

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : CHAYRIGUÈS

VIE AU GRAND AIR



LES SPORTS D'HIVER A CAUTERETS

" L'Avalanche de Lourdes ", le bobsleigh qui a remporté la victoire dans la Coupe du Midi, sort du virage de Cauterets.

VENTE A MOITIÉ PRIX

pendant le mois de Janvier

D'IMPERMÉABLES
BURBERRY

pour Hommes et pour Dames



Le Burberry



Complet Burberry

Solde du Stock et des Modèles de 1913
pour faire place aux Modèles de 1914

Occasions Superbes pour Hommes

- 135 BURBERRYS. — Pardessus imperméables en Gabardine, doublés laine, imperméabilisés. Prix habituel, 90 fr. Réduit à 70. »
45 BURBERRYS. — Pardessus imperméables en tweeds, tissés. Prix habituel, 120 fr. Réduit à 60. »
96 URBITOR BURBERRYS. — Pardessus pour la ville. Prix habituel, 120 fr. Réduit à 60. »

80 RUSITOR BURBERRYS. — Pardessus pour automobilisme et voyage. Prix habituel, 210 fr. Réduit à 105. »

78 COMPLETS en Gabardine. — Veston et culotte courte, équipement irréprochable pour les sports. Prix habituel, 150 fr. Réduit à 75. »

106 COMPLETS pour le sport. — Veston et culotte courte, modèles en tweeds. Prix habituel, 150 fr. Réduit à 75. »

28 COMPLETS pour tous usages. — En différents genres de tweeds. Prix habituel, 150 fr. Réduit à 75. »

OCCASIONS SEMBLABLES POUR DAMES

Demander le Catalogue n° 8, envoyé franco.

BURBERRYS PARIS

8 et 10, Boulevard Malesherbes



Complet Burberry



Urbitor Burberry

A LIQUIDER

OCCASION

VINS AUTHENTIQUES

3.800	bouteilles	Mercrey 1908.	1.
1.200	—	Aloxe Corton 1908 (Hospices de Beaune)	3.
600	—	Corton (Clos du Roi) 1908.	4.
222	—	Musigny 1906 (Cachet de M. le comte de Vogüé)	6.
75	—	Chambertin 1898.	9.
750	—	Meursault blanc 1908 (Hospices de Beaune)	4.
150	—	Liebfraumilch 1906 (Vin du Rhin).	4.
9	bonbonnes	Vieux Marc de Bourgogne (7 litres), droits en plus.	10.

S'adresser à **M. CHAÏE**, régisseur à **PREMEAUX**, par **NUI**
qui enverra des colis de quatre bouteilles, à titre d'échantillon, contre mandat de valeur, augmentée de 1 fr. 50 pour expédition franco.

VOITURES DE PROMENADES
pour malades et blessés

DUPONT

10, rue Hautefeuille, PARIS (VI^e)

TÉLÉPHONE 818-67

Catalogue franco

CHAMPAGNE
GALIS-LOSSEAU
REIMS

CARTE BLANCHE Doux 4^{frs} ★ ★ ★
CARTE D'OR Demi sec. sec. 5^{frs} EMBALLAGE
EXTRA DRY Goût Américain. 6^{frs} COMPRIS
Franco Gare Destinatrice par 25^{frs} blls

PANIER CADEAU
PETIT PANIER à MAIN PRIX EXCEPTIONNEL
DEUX BOUTEILLES Carte d'Or 10^{frs}

ABRACADABRA

Bijou artistique d'un goût délicat, et
tous un gage de vie heureuse :
Santé, Bonheur, Fortune.

AVIATEURS, qui escaladez la nue, n'oubliez pas
l'ABRACADABRA tout-



AUTOMOBILISTES, seuls l'ABRACADABRA
éloigne la panne et l'ACCIDENT.
SPORTSMEN, professionnels ou amateurs,
qui allez tenter l'ultime exploit, conduisant à la renommée, portez
l'ABRACADABRA.

L'ABRACADABRA, livré dans un écrin merveilleux
et de sobre décoration, se trouve chez tous les bijoutiers.
DEMANDEZ LA NOTICE ILLUSTRÉE.

CORDERIE LELIÈVRE

Téléph. Gutenberg, 25-29

Maison fondée en 1800

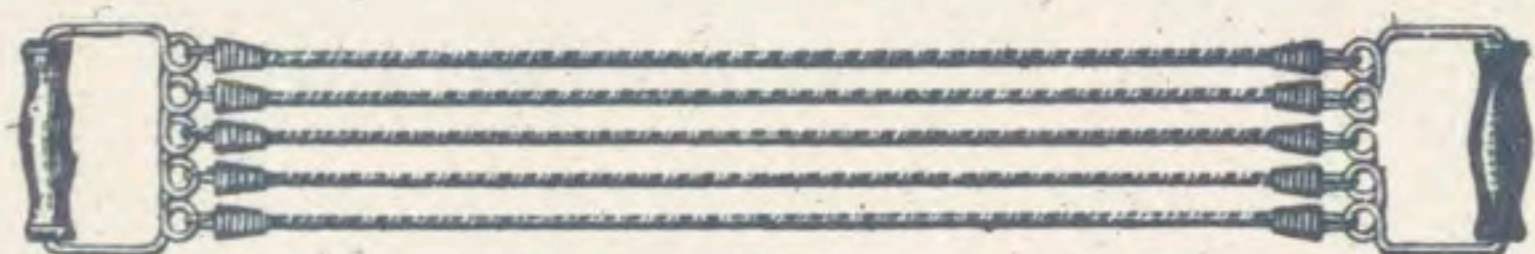
Téléph. Gutenberg, 25-29

Paul CLÉRIOT et BRETON, Suc^{rs}, 80, rue Montmartre, PARIS (2^e)

SANDOW

EXERCISEURS

EXTENSEURS



Haltères en fonte
Haltères à ressort
Haltères
Automatiques P. M.

Agrès de gymnastique / Jeux de tennis, de croquet.

Appareils de natation et de sauvetage / Gilets en Kapok pour aviateurs.

Fournisseur des Ministères de la Marine, de la Guerre et des Postes et Télégraphes.

Catalogue sur demande.

ESSUYAGES
ASEPTISÉSEn vente
partoutEN
BOÎTES

de 1 Kilo.

3 QUALITÉS

couleurs. blancs.
Serviettes.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Maison R. des PETITS-CHAMPS, 13. Rev. 25.890 fr.
à Paris M. à p. 320.000 fr.
A adj. sur 1 ench. ch. not. Paris, 10 fév. S'ad. aux not.
M^{rs} PÉRONNE et ROBINEAU, 8, r. de Maubeuge, dép. ench.

A vendre SUPERBE VILLA ET FERME
dans le Calvados, sur le bord de la rivière
l'Orne, contenant 55 hectares environ
dont moitié en herbages; plant. 3.000 pommiers
en plein rapport; chasse, pêche, site
admirable. S'adresser à M^e MARTIN, huissier,
à Clécy (Calvados).



SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuissure, 2 fr. 50
pour VARICOÈLES, HYDROÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEZ, 24, Rue Rambuteau, PARIS.

La PHOTOGRAPHIE des COULEURS

AVEC LES PLAQUES

AUTOCHROMES LUMIÈRE

est plus simple et plus facile que la Photographie en noir.

Reproduction exacte de toutes les Couleurs de la nature.

EXCELSIOR journal illustré quotidien, est REMBOURSABLE

par

La Collection d'Art Excelsior

Reproductions de tableaux de maîtres : Téniers, Boucher, Metsu, etc
en platinogravure, 40 x 50, grandes marges.

6 Gravures d'Art différentes du 15 Janvier au 16 Avril.

UNE GRAVURE D'ART est offerte le 1^{er} et le
16 de chaque mois aux lecteurs d'EXCELSIOR



Intérieur de cabaret, par Téniers.



Les cinq sens, par Téniers.

contre l'envoi des en-têtes de la quinzaine
écoulée, accompagnés de 0 fr. 30 pour tous frais.

Adresser les demandes à EXCELSIOR, 88, Champ-Élysées, Paris.



VIE AU GRAND AIR



ABONNEMENTS :
France... 28 francs
Étranger... 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & C^{ie}, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et C^{ie}.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



LE MATCH STADE-RACING ⁽¹⁾

Dimanche dernier, à Colombes, s'est disputé le match retour Stade-Racing. Comme le match aller, il est revenu au Racing, qui a fait preuve d'une supériorité écrasante, marquant 33 points alors que le Stade ne réussit qu'un essai non transformé. Sur notre photographie, André après avoir esquivé un plaquage, court vers les buts stadistes, mais il sera arrêté avant d'y parvenir.

(1) Voir p. 117.



LES SOLDATS SOUDANAIS FONT LE SERVICE D'ORDRE A KHARTOUM.

L'arrivée du pilote français, Marc Pourpe, dans la capitale du Soudan fut l'objet d'un enthousiasme indescriptible. Plus de 20.000 Européens et Soudanais, toutes les notabilités, vinrent acclamer le premier aéroplane ayant réussi à venir du Caire à Khartoum par la voie des airs.

EN AVION AU-DESSUS DU DÉSERT ⁽¹⁾

PAR MARC POURPE

Nous donnons aujourd'hui la suite du raid aérien de Marc Pourpe, du Caire à Khartoum et retour. Nous avons déjà publié la première partie de ce récit sensationnel du Caire jusqu'à Wadi-Halfa. Nos lecteurs savent que nous nous sommes assurés, avec *Excelsior*, l'exclusivité des articles et des clichés concernant cette randonnée prodigieuse de plus de 4.500 kilomètres au-dessus du désert, dans des régions que nul avion n'avait encore survolées.

Abu-Hamed, 10 janvier.

Mon avant-dernière étape est enfin terminée, sans escale, elle aussi, comme les précédentes. Ce fut un voyage de 385 kilomètres à travers le désert du Soudan et je ne dirai pas qu'il fut agréable, bien loin de là. Pendant trois heures, n'avoir uniquement devant les yeux que du sable jaune qui, avec le soleil de face aidant, vous aveugle complètement ; de temps à autre passer à travers ces montagnes rocheuses appelées ici des gebels, aux environs desquels on est terriblement secoué ; rencontrer tous les quarante kilomètres une baraque près de laquelle il y a par-

fois un puits, tout cela n'a rien d'attrayant et c'est pourtant tout le spectacle qui se déroula sous mes ailes pendant mon voyage de Wadi-Halfa à Abu-Hamed. C'est dans des raids de ce genre surtout qu'on éprouve de la joie à arriver au but.

J'ai été gêné sans cesse par le vent du nord-ouest qui soulevait des nuages de sable couvrant par instants complètement ma route. Il soufflait de 14 à 16 mètres et à 10 mètres du sol même, je n'y voyais absolument rien. Il est presque impossible de voyager dans ces tempêtes et je devais prendre de l'altitude pour pouvoir continuer, mais là je risquais de me perdre. Fort heureusement, tout se passa bien ; mais quelles émotions je ressentis en cours de route !

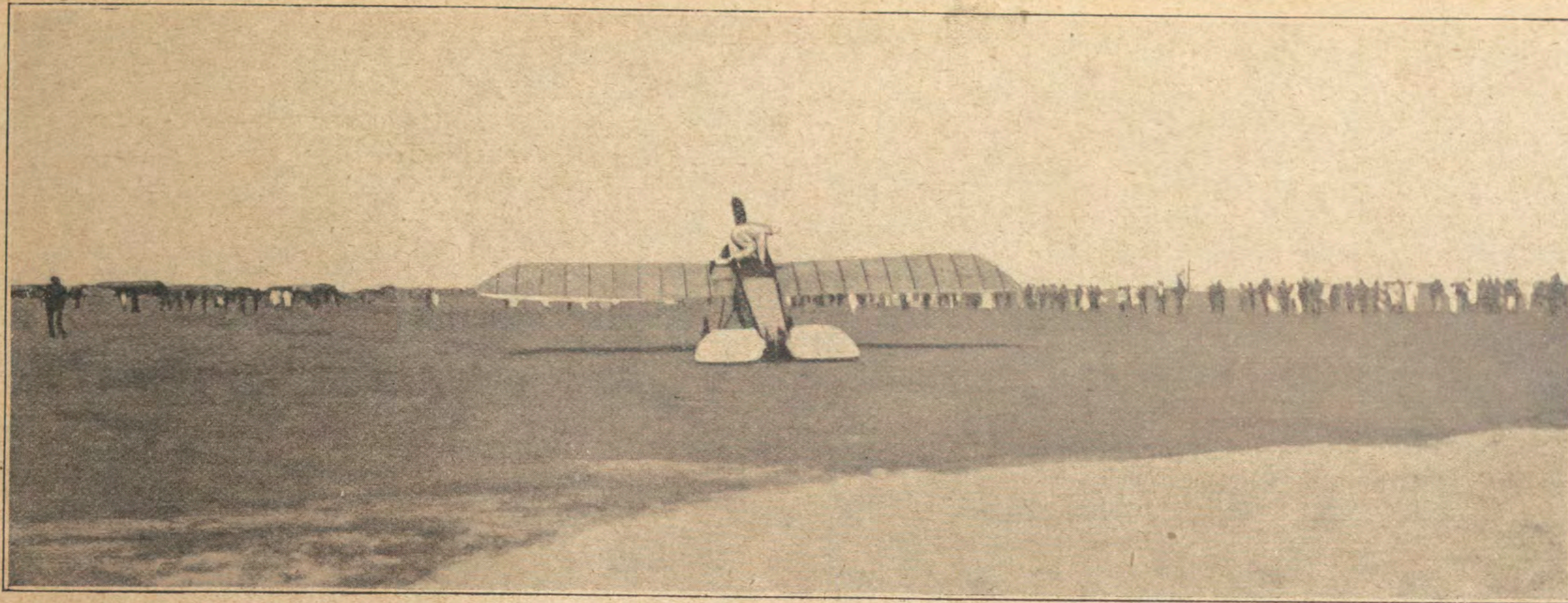
J'ai observé quelque chose de curieux. Il faut bien se distraire comme on peut ! J'ai traversé des régions absolument plates, sans aucun cours



L'ESCALE A LOUQSOR

C'est le 6 janvier, que Marc Pourpe arrivait à Louqsor. Il avait été obligé de s'arrêter à Menshah, dans une île, par suite d'une panne d'essence dans sa première étape du 4 janvier. Ayant dû attendre les ravitaillements, il éprouva un retard d'un jour. Ses étapes successives, faites toutes sans escale, se répartissent ainsi : 467 kil., 200 kil., 570 kil., 385 kil., 580 kil. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme).

(1) Voir les nos 800 et 801.



LE DERNIER COUP D'AILES DU CAIRE A KHARTOUM.

L'aviateur Marc Pourpe terminait son raid remarquable du Caire à Khartoum, le 12 janvier. Il était parti le 4. Son voyage de 2.202 kilomètres fut effectué en cinq étapes. Le temps total de vol fut de 16 heures 18 minutes, soit à 135 kilomètres à l'heure. (Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme.)

d'eau, ni mamelon et ceci sur 100 et 150 kilomètres. Or, j'étais secoué comme dans une véritable tempête et de terribles coups de vent me remuaient comme une plume. A mon retour, que je ferai en touriste, je tâcherai d'étudier de près ce phénomène.

J'ai les yeux très malades. Il m'est impossible de sortir sans de grosses lunettes noires et la lumière artificielle m'est absolument interdite. Tels sont les effets du sable et de la réverbération du soleil.

J'attends mes mécaniciens pour qu'ils vérifient de fond en comble mon moteur et, aussitôt l'opération terminée, je m'élancerai à travers l'espace pour tâcher de faire sans escale les 580 kilomètres qui séparent Abu-Hamed de Khartoum. J'en serais vraiment heureux, car c'est un parcours long et pénible, et mon arrivée dans la capitale du Soudan remporterait, j'en suis certain, un très gros succès si je m'y posais après un tel voyage.

Cette dernière étape ne sera pas la plus angoissante, mais bien certainement la plus longue et la plus dure. En Extrême-Orient, mes ennemis étaient la rizière et la chaleur, ici ce sont le soleil et le sable. Je ne sais que préférer.

Je n'ai pu prendre de clichés en vol depuis Louqsor, parce que je suis parti de cette ville avec 6 heures d'essence, par un très mauvais jour. Aussi ai-je enlevé de mon Morane-Saulnier-Gnôme tout ce qui n'était pas absolument nécessaire. Mes mécaniciens mettront *trois jours* pour faire le trajet Louqsor-Wadi-Halfa, alors que je l'ai accompli en *quatre heures*. C'est pour cette raison que mon raid durera neuf jours au lieu de cinq, car je suis obligé d'attendre mes aides dévoués. Il n'y a pas de train entre Schellal et Wadi-Halfa, à cause des 350 kilomètres de rocs qui encadrent le Nil. Aussi les communications ne sont-elles pas très faciles.

Je tiens en terminant à faire remarquer que le programme de mes étapes, à un jour près, sur tout mon parcours est exact. Cela équivaut à la distance qui sépare Paris de Constantinople en *neuf jours*. C'est un record et comme totalisation j'ai fait jusqu'ici 1.592 kilomètres en 12 heures 05.

LA FIN TRIOMPHALE D'UN RECORD

Khartoum, 14 janvier.

Enfin, me voici arrivé au cœur du Soudan, sans encombre. Cette dernière partie de mon voyage a été particulièrement pénible : j'ai la figure complètement en sang et le soleil m'a cuit comme une pomme ! J'ai quitté Abu-Hamed par un vent nord-est qui me prit



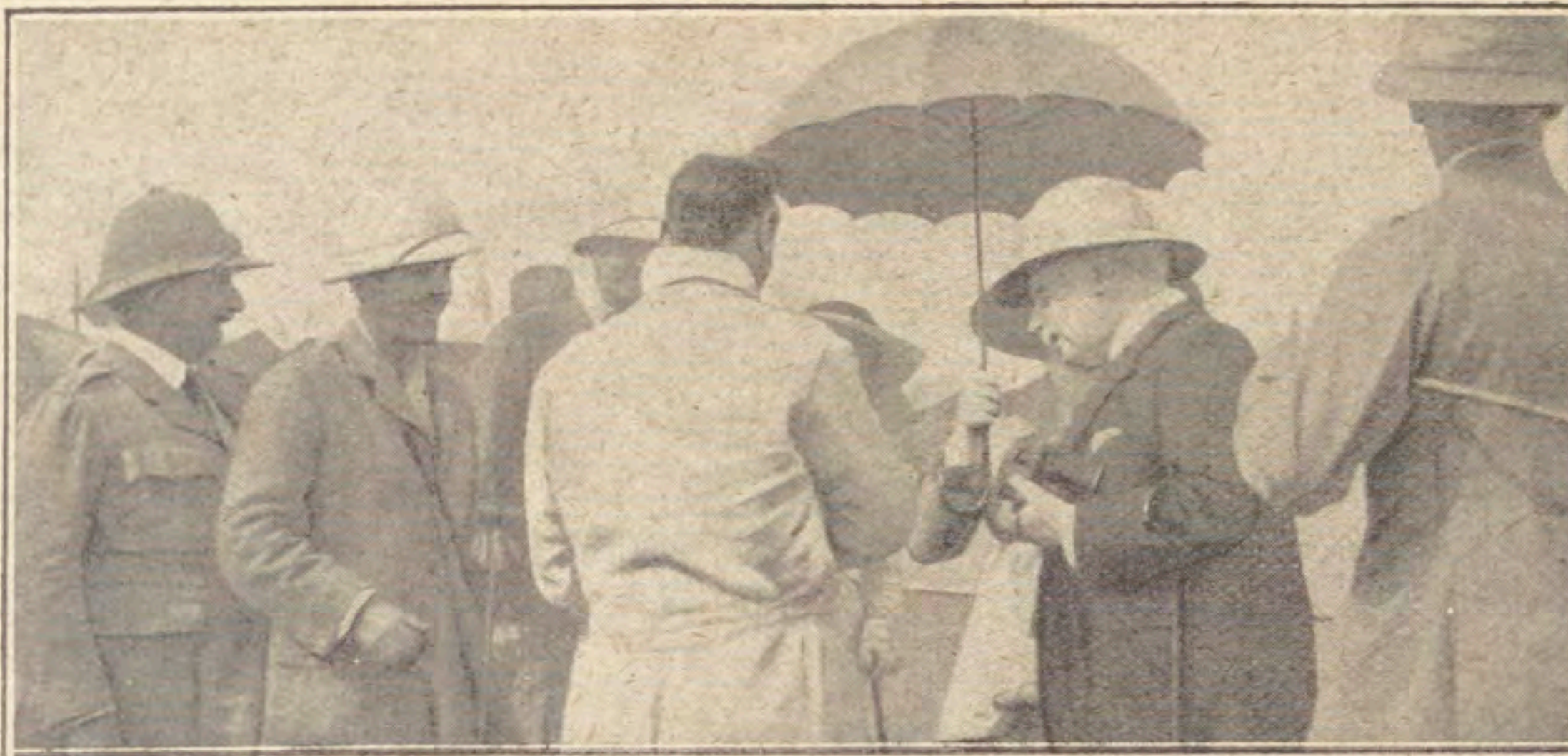
AVANT LE DÉPART DE LOUQSOR

Le Morane-Saulnier-Gnôme de Marc Pourpe va prendre son vol pour l'étape Louqsor Wadi-Halfa, qui comporte 570 kilomètres et qui, comme les autres, sera effectuée sans escales.



LES FÉLICITATIONS OFFICIELLES A KHARTOUM

Marc Pourpe fut reçu à Khartoum comme un véritable souverain. Son arrivée provoqua l'échange de télégrammes entre les gouvernements anglais et français. Nous le rebréssentons félicité par le 'Sirdar : de gauche à droite, le colonel Smyth, Lady Wingate, le Sirdar, Sir Reginald Wingate, Marc Pourpe.



LA REMISE DU COURRIER

Dès qu'il fut descendu de son Morane-Saulnier-Gnôme, Marc Pourpe, félicité par le Sirdar, Sir Reginald Wingate, lui remit le courrier qu'il avait apporté par la voie aérienne.

de côté et dépassait 17 mètres à la seconde. J'avais pour 7 heures d'essence et d'huile et mon trajet était de 580 kilomètres. Je l'ai réussi sans faire d'escale en route et j'ai donc pu atteindre Khartoum, comme je l'avais prévu, en cinq étapes sans m'arrêter une seule fois au cours de l'une des étapes.

Le Nil, coupé sans cesse par des îlots et des rapides, a un très fort courant dans cette région. La conséquence normale, mais désagréable, est que j'ai été terriblement secoué. Je pris donc le parti de suivre la voie ferrée un peu à l'est et de cette façon, sous un soleil de feu qui m'a permis d'enregistrer dans mon appareil 20° de chaleur, je dus lutter pendant 4 heures 15 contre des remous comme je n'en avais jamais rencontré. Violents et constants : telles sont leurs caractéristiques peu enviables. Pas une seconde de répit ; j'ai les poignets tout endoloris, et mon réservoir arrière m'a scié le dos.

Jusqu'à Athara, je ne savais à quelle vitesse j'avancais, mais à partir de cette localité, je sentis que j'allais terriblement vite. Je quittais bientôt le Nil et passais en plein désert de sable. De légères broussailles épineuses, que l'on sent brûlées par le soleil, tapissaient ce sol aride. Et pendant deux heures, je contemplai ce paysage dont la monotonie n'était rompue de temps à autre que par un gebel poussé l'on ne sait par quel hasard au milieu des sables. Je traversais aussi quelques centaines de wadis, au-dessus desquels mon appareil prenait les positions les plus désagréables. Les wadis sont des sentiers secs formés par l'écoulement des pluies qui se jettent des gebels, dans le Nil.

Je volais à 400 mètres, et ne pouvais grimper plus haut, même avec mon Morane-Saulnier, spécialiste de la vitesse ascensionnelle et mes 60 fougueux chevaux Gnôme. Deux ou trois fois, je dus faire demi-tour et me mettre face au vent pour gagner ainsi une centaine de mètres, avec quelle peine ! Je me retournais ensuite pour reprendre ma route vers le sud. J'avais la gorge sèche, les yeux presque fermés par la violence du soleil, mais l'approche de la fin me donnait du courage et, en imagination, je voyais à chaque instant Khartoum se dessiner au fond du paysage.

J'arrivais enfin aux gebels qui encaissent le Nil, à 60 kilomètres du but. Ces gebels ont 1.700 mètres et de loin n'ont rien d'attrayant. Je les laissais à ma droite et bientôt j'apercevais une ligne blanche parallèle à ma ligne d'horizon et une autre, un peu plus large, perpendiculaire à la première. Je reconnus le Nil Bleu, au bord duquel la terre promise m'attendait, et le Nil qui pointait droit au sud. Les détails du champ de bataille d'Ondurman et de Khartoum m'apparaissaient de plus en plus distinctement. Une légère fumée blanche, que je devinais être les feux que j'avais demandés, m'indiquait mon terrain d'atterrissage. Je piquais droit dessus, j'étais à 300 mètres environ. Mon cœur battait à se rompre,



L'AVIATEUR REDEVIENT GENTLEMAN

Marc Pourpe a retiré sa combinaison et son bonnet d'aviateur pour les remplacer par le veston et le chapeau mou du touriste. Le Sirdar du Soudan lui demande ses impressions.

L'émotion me mouillait les yeux : pourvu que la panne ne vienne pas m'assaillir avant le pont que j'apercevais de mon appareil, avec ses arches blanches, donnant l'impression d'une chenille barrant le Nil !

Un léger soubresaut et le Nil Bleu était franchi. J'obliquais légèrement à droite et j'allais faire un tour au-dessus du Palais du Sirdar, sir Reginald Wingate, gouverneur général du Soudan. Un petit huit au-dessus de mon terrain d'atterrissage et finalement je me posais en plein centre du cercle blanc du terrain préparé à mon intention.

C'était alors une ruée terrible, formidable, fantastique de plus de 20.000 personnes, tant Européens que Soudanais.

Sir Reginald Wingate vint me souhaiter la bienvenue et me dire combien il était heureux de me voir arriver sain et sauf dans la capitale du Soudan, qui, pour la première fois, recevait la visite d'un aéroplane. Il me présenta à sa femme, Lady Wingate, qui eut aussi un mot aimable, puis au colonel Smyth, dont je serai l'hôte pendant tout mon séjour ici, et à tous les officiers de la garnison.

Je remis aussitôt le courrier que j'apportais du Caire et ce fut le prétexte de nouvelles acclamations enthousiastes. Les Anglais, si calmes, généralement, hurlaient et se pressaient autour de moi. Je ne finissais pas de serrer des mains amies et d'être présenté à tous les notables par le Sirdar. Le soir, je fus invité par celui-ci à un dîner, auquel toutes les hautes personnalités militaires et civiles assistaient en grand uniforme et pendant tout mon séjour, je serai fêté comme un roi, (paraît-il !). Jamais, même aux Indes, même en Cochinchine, même en Annam, je n'ai joui d'un coup d'œil aussi magnifique, aussi féérique que lors de mon entrée dans le palais du Sirdar.

A peine arrivé, je recevais un télégramme du feld maréchal Slatin Pacha, dicté par Lord Kitchener, qui arrive ici cette nuit et que je dois voir demain. Vendredi et samedi, je dois donner des meetings et je repartirai sans doute lundi après les fêtes, par petites étapes, désirant prendre des notes plus complètes, pour les remettre à Lord Kitchener, qui m'en a fait l'aimable demande.

Je terminerai en vous donnant l'emploi de mon temps jusqu'ici.

4 janvier : Le Caire-Menshah, 467 kil. en 3 h. 15.

6 janvier : Menshah-Louqsor, 200 kil. en 1 h. 55.

7 janvier : Louqsor-Wadi-Halfa, 570 kil. en 4 heures.

9 janvier : Wadi-Halfa-Abu-Hamed, 385 kil. en 2 h. 55.

12 janvier : Abu-Hamed-Khartoum, 580 kil. en 4 h. 13.

Soit 2.202 kilomètres en 16 heures 18, alors que le record actuel, par les moyens terrestres, est de 72 heures !

MARC POURPE.



UN APPAREIL HISTORIQUE

Marc Pourpe, montre à Sir Reginald Wingate, les détails de son Morane-Saulnier-Gnôme qui, le premier, après avoir traversé la Méditerranée avec Garros, a osé affronter victorieusement les déserts qui longent le Nil.



LE SERVICE D'ORDRE

Les troupes soudanaises font le service d'ordre devant du Morane-Saulnier-Gnôme. Une foule de 20.000 personnes s'était rendue sur le terrain de manœuvres de Khartoum, pour admirer le brillant recordman.



LE DEPART DE NOTRE RALLIE CYCLISTE, DANS LA COTE DE SURESNE

Le rallie cycliste, que nous avons organisé dimanche dernier, sous le patronage de l'U. V. F., a remporté un succès complet. Plus de 50 concurrents prirent le départ à Suresnes. Ils avaient à couvrir un parcours de 34 kilomètres dont l'itinéraire leur était peu à peu révélé au moyen d'enveloppes cachetées.

LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.

Notre rallie cycliste

Ce fut une intéressante épreuve de préparation militaire.

Le rallie cycliste que nous avons organisé dimanche dernier, sous le patronage de l'Union Vélocipédique de France, a réuni cinquante et quelques concurrents qui, tous, ont fait preuve non seulement de courage et d'endurance, car les routes étaient détrempées par le dégel étaient loin d'être brillantes, mais aussi d'intelligence, de flair et d'habileté pour découvrir sur la carte d'état major, les routes les plus courtes qui les mèneraient d'un contrôle à l'autre.

Aux concurrents groupés dès 8 heures du matin, dans la côte de Suresnes, distribution fut faite d'enveloppes cachetées, dans lesquelles ils trouvaient une carte portant l'adresse du contrôle où ils devaient se rendre. Deux groupes se détachèrent aussitôt, se dirigeant l'un sur La Celle-Saint-Cloud, chez M. Chamberland, place de l'Eglise, l'autre sur Louveciennes, chez M. Leroy, rue de l'Eglise.

En ces deux points, ils trouvaient de nouvelles instructions cachetées qui les dirigeaient sur le Vésinet, chez M. Reverseau, en face de la Poste et à l'Etang la-Ville, chez M. Haraud, place de l'Eglise. De là, ils étaient envoyés dans la forêt de Saint-Germain, à l'étoile Saint-Joseph, derrière les Loges et à la Tuilerie, chez M. Noinville, à Saint-Nom-la-Bretèche.

Un point de concentration, chez Varillion, place de l'Eglise à Chambourcy, réunissait les deux groupes qui avaient eu du mal à traverser les uns la forêt de Marly, les autres celle de Saint-Germain, par des chemins la plupart non cyclables. De Chambourcy, tous nos concurrents étaient renvoyés à Marly-le-Roi où l'arrivée se faisait devant l'abreuvoir.

Les deux parcours, sensiblement égaux comme distance et comme difficultés, étaient d'environ 34 kilomètres. Les premiers l'ont effectué en 1 h. 49. Mais les erreurs du parcours, surtout dans les sous-bois des forêts de Marly et de Saint-Germain, éliminèrent une grande partie des concurrents. Dix-sept d'entre eux seulement regagnèrent en temps voulu l'abreuvoir de Marly.

Voici dans l'ordre de leur arrivée les noms de ces dix-sept concurrents : Péliissier, Paumier, Max Leguay, Christophe, R. Binant, Grassin, Beauvois, J. Desnoyers, A. Obled, Cornillat, Roche, L. Pichon, Trunkemboltz, L. Point, H. Petit, Libert et P. Lemoigne, Delalande, Lafont, Jancovici.

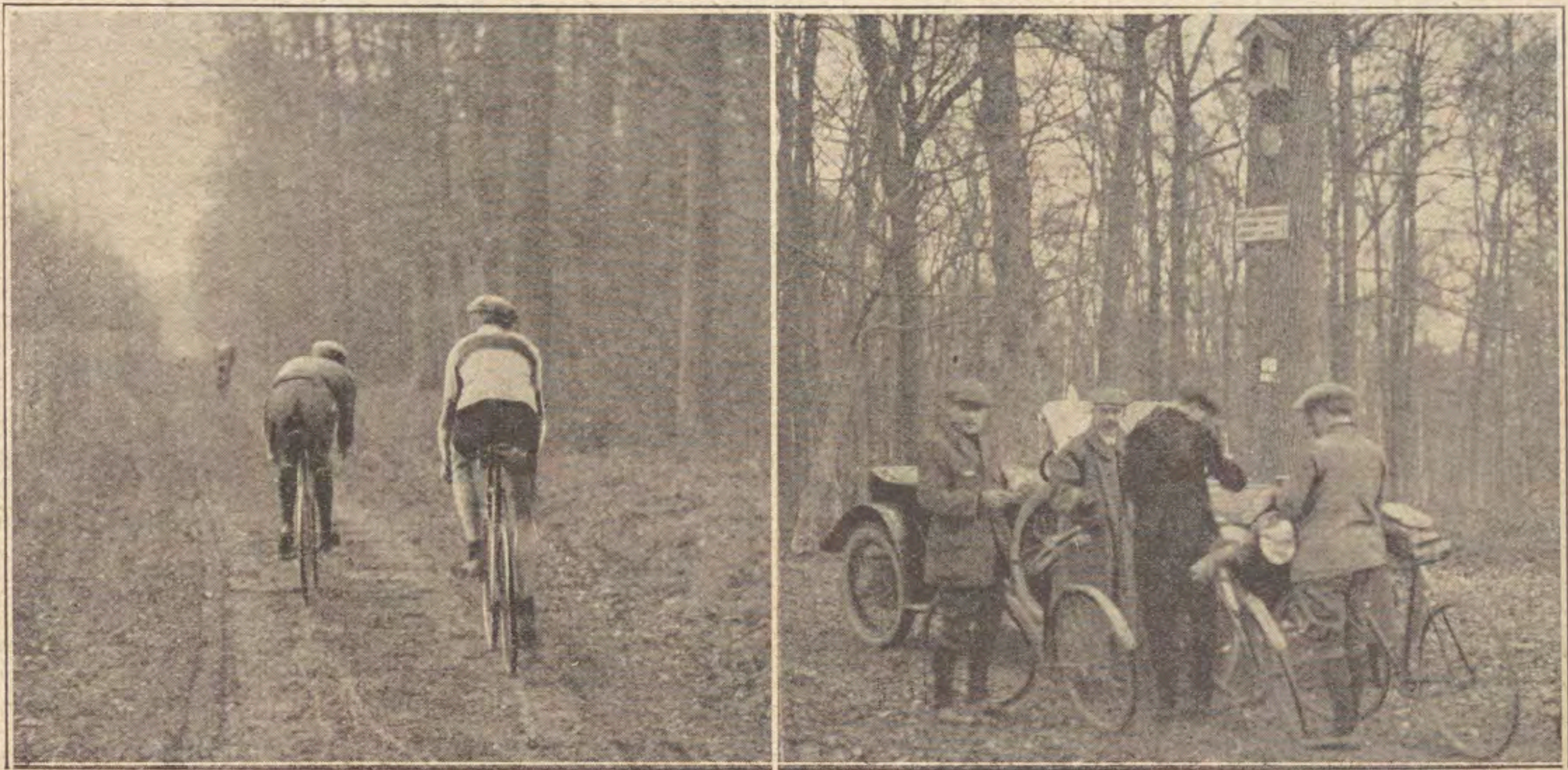
Toutefois, l'intérêt de la journée n'était pas épuisé, car le rallie se complétait d'une originale course de côte qui rappelait celle que nous avons organisée dernièrement pour les automobiles. Individuellement, les concurrents du rallie avaient à grimper le Cœur-Volant le plus vite possible, mais, détail particulier, à moitié route, ils devaient mettre pied à terre, prendre la bicyclette à la main, faire le tour d'un arbre signalé par un drapeau rouge, remonter en machine et terminer le parcours.

Pour les hommes, quelque vaillants soient-ils, qui viennent de rouler pendant près de deux heures, par des routes et des sentiers détrempés, marchant à l'aveuglette vers des buts imprévus, l'ascension du Cœur-Volant, que les autos ne grimpent qu'en deuxième, était plutôt pénible. Aussi, ce dernier acte de notre épreuve augmenta-t-il encore le déchet : sept seulement furent chronométrés par Bazin à l'arrivée, en haut de la côte célèbre qui mesure 800 mètres, à à plus de 10 o/o. Ce sont :

1 ^{er} Péliissier	en 2 m. 18 s. 3/5.
2 ^e Christophe	— 2 m. 30 s. 4/5.
3 ^e Binant	— 3 m. 13 s. 4/5.
4 ^e Obled	— 3 m. 38 s.
5 ^e L. Point	— 3 m. 58 s.
6 ^e Cornillat	— 5 m. 1 s. 1/5.
7 ^e Desnoyers	— 6 m. 26 s. 4/5.

Performances honorables, remarquables même pour les deux premiers qui sont aussi des lauréats du rallie. L'Union Vélocipédique de France, qui nous a prêté dimanche son très gracieux concours, était représentée par MM. Gousseau et Mathis à qui incombent le soin d'homologuer les résultats de cette course, avant que les prix qui y sont affectés, puissent être attribués.

PAUL MEYAN.

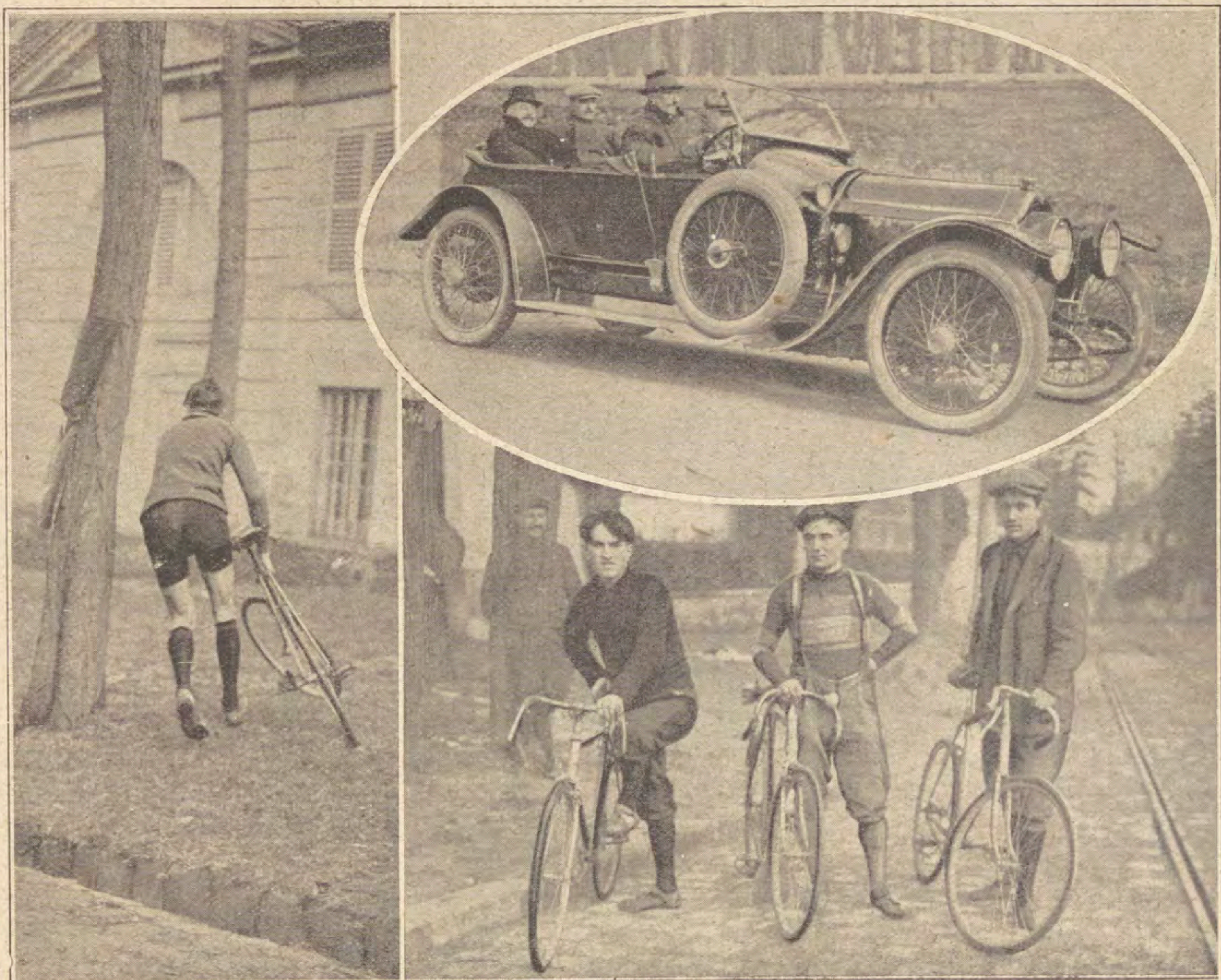


DANS LA FORÊT DE SAINT-GERMAIN

A chaque contrôle, ils trouvaient des instructions pour se rendre au contrôle suivant.

A L'ÉTOILE-SAINT-JOSEPH

De l'Etoile-Saint-Joseph, dans la forêt de Saint-Germain, ils étaient envoyés à Chambourcy.



PÉLISSIER DANS LA COTE

L'arrivée se faisait à Marly, les concurrents devaient ensuite escalader le Cœur-Volant.

LES VAINQUEURS DE LA COURSE DE COTE

De dr. à g. : Péliissier, vainqueur du rallie et de la course de côte (pneus Dunlop), Christophe, 2^e; Binant, 3^e. En médaillon : La Turcat-Méry de Rougier, qui nous a facilité l'organisation de notre rallie,

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE CONSACRÉ AU RUGBY

Notre dernier numéro double consacré à la Boxe, le sport qui enthousiasme le public français depuis quelques années, a remporté un succès considérable.

Notre prochain numéro double, qui paraîtra le 21 février, recevra, nous l'espérons, le même accueil auprès de nos lecteurs. Il sera consacré au Football-Rugby.

Nous donnerons, samedi prochain, le sommaire complet de ce numéro qui réunira les signatures de toutes les compétences de ce sport.

Ce numéro double, comme les précédents, sera vendu 1 franc et servi gratuitement aux abonnés.

NOTRE HORS-TEXTE

Aujourd'hui, nous publions en hors-texte, la photographie de Pierre Chayriguès, le fameux joueur d'association, le gardien de but le plus merveilleux que nous ayons eu en France, celui que l'Angleterre aurait voulu nous ravir.

MA CARRIÈRE CYCLISTE

Par FRANK KRAMER

Dans notre prochain numéro, nous publierons une grande étude du champion cycliste américain ; Frank Kramer, qui a bien voulu nous donner ses impressions sur sa carrière et raconter à nos lecteurs ses débuts, la série de ses glorieuses victoires et la méthode qu'il emploie pour se rendre, peut-on dire, invincible.

LES SECRETS DE LA COURSE A PIED

Par JEAN BOUIN

Enfin, dans notre numéro du 28 février, nous commencerons une importante série due au glorieux coureur à pied, Jean Bouin, recordman du monde de l'heure, auquel l'Académie des Sports vient de décerner son Grand Prix d'Athlétisme. Sous une forme anecdotique, Jean Bouin donnera aux jeunes des conseils qui pourront également servir aux champions. On sait que le fameux crack a une remarquable conception de l'entraînement et qu'il considère la course à pied comme un art véritable, où la tête agit autant, sinon plus que les jambes. Ce sont les secrets qui lui ont permis de fournir une carrière sans égale, qu'il indiquera à nos lecteurs.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Avouons davantage encore.

Cette fois, le ministre de la Guerre a avoué. Jusqu'ici la consigne était non pas de ronfler, mais de nier.

Il était entendu et il demeurerait imprescriptible que notre pays — pauvre pays ! — ayant été le premier à organiser l'aviation militaire, possédait encore et posséderait toujours la première flotte aérienne du monde. Il a fallu que l'abcès crève au dehors pour qu'on voulût bien s'apercevoir qu'il existait !

Le plaidoyer du sénateur Reymond, irréfutable et bourré de faits, n'a même qu'un défaut. Il est encore bien optimiste et bien pâle.

La vérité est que l'état moral de l'aéronautique militaire est effroyable. Un fait brutal en donnera une idée : il y a eu cette année 26 demandes d'officiers aviateurs pour 28 places vacantes ! M. Noulens a prononcé à la tribune, pour excuser les ronds de cuir néfastes de l'aviation militaire, une fort belle phrase, mais qui n'est qu'une phrase : « Devant les prodiges accomplis par l'aviation à ses débuts, on a pu croire pendant un temps que l'héroïsme suffirait à tout ». C'est malheureusement une phrase et rien de plus ! Qu'est-ce que l'héroïsme a bien à voir là-dedans ? On a, au contraire, défendu aux officiers de voler, on leur a interdit de faire parler d'eux, ce qui est très logique pour un capitaine d'habillement, mais idiot pour un aviateur. Alors, si Garros avait été lieutenant, on n'aurait pas su qu'il avait traversé la Méditerranée, et on l'aurait mis aux arrêts en arrivant à Tunis !

Voilà qui est vraiment encourageant ! Qu'est-ce que l'héroïsme vient faire dans des questions d'appareils manquants, de stabilisateurs ou de hangars ? Ceux qui sont coupables ne sont pas même des gens qui ont été héroïques d'un côté et néfastes de l'autre. Ils ne sont jamais montés sur un appareil, pas même sur ceux qu'ils étaient censés construire, à coups de millions, pour l'Etat ! Et naturellement, ils poursuivirent de la plus basse et de la plus âpre jalousie ceux qui, eux, étaient simplement héroïques et se cassaient la figure en souriant.

Pendant ce temps-là, le génie enfonçait l'artillerie. Aujourd'hui, l'artillerie prend sa revanche. C'est tout ce qu'il y a de changé. C'est l'héroïsme du génie, ce n'est pas le génie de l'héroïsme qui est en cause !

On nous annonce des réformes. On en annonça le lendemain de Vesoul (1911), de l'intervention de Clavenad (1912). En attendant, examinez l'état-major de l'aviation. Il n'y a pas d'aviateurs ! Et quant aux 330 aviateurs militaires annoncés, nous savons tous qu'il n'y a pas plus, à l'heure actuelle de 100 officiers aviateurs réels.

Sur lesquels plus de 60 sont dégoûtés !

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Les Clubs régionaux

Ceux qui donnent le bon exemple.

A maintes reprises déjà, j'ai eu à m'occuper ici de quelques-uns des Automobile Clubs des départements qui ont pris à tâche la défense des intérêts de ce sport et de cette industrie. Bon nombre d'entre eux ne figurent, hélas ! que sur le papier. Ils ont bien un président et un comité, une liste de membres parfois importante, mais nous n'avons preuve de leur existence que le jour où nous parvenons l'annuaire de la Fédération des clubs régionaux. Et, ce jour-là, on se dit : « Tiens, il existe encore, l'A. C. de... » Pourquoi ? puisqu'on n'entend jamais dire qu'il ait organisé la plus petite manifestation sportive quelconque, qu'il ait pris la défense d'un de ses membres illégalement poursuivi, qu'il se soit insurgé contre les taxes exagérées des octrois locaux.

D'aucuns furent célèbres par leur activité, qui, volontairement, semblent vouloir rentrer dans l'oubli, sous prétexte que tout ce qu'il y avait à faire d'intéressant en automobile a été fait, que courses, concours, excursions n'intéressent plus personne. Heureusement que d'autres clubs sont restés sur la brèche qui font honte à ces partisans du silence de leur inaction, de leur retraite et de l'emploi mal compris de leurs ressources financières.

Citerai-je l'Automobile Club de la Sarthe et de l'Ouest, dont le nombre des adhérents a décuplé en peu de temps ? Un simple coup d'œil sur son calendrier sportif justifiera son succès : en mars, une course de 100 kilomètres ; en mai, course du kilomètre en côte ; en juin, course de 5 kilomètres en palier et concours d'élégance ; en juillet, Grand Prix des motocycles, Coupe de la Sarthe et Grand Prix de France. Aussi, le siège du Club au Mans est-il toujours animé, sous l'impulsion des membres du comité, jeunes, actifs et dévoués.

Vous citerai-je un autre club aussi actif et aussi jeune, quoique plus ancien sans doute, l'A. C. de la Dordogne ? Nice, Bordeaux et Périgueux ont eu l'honneur d'être les premières villes où l'on organisa des courses d'automobiles, et leurs noms doivent figurer en tête de notre Livre d'Or. Périgueux a conservé l'heureuse habitude d'organiser pour ses membres, chaque année, une ou plusieurs excursions, disons même voyages, puisqu'une fois dans l'année, cette excursion, qui réunit toujours au moins une vingtaine de voitures, se prolonge pendant près de deux semaines, promenant le groupe des joyeux acépistes, loin de chez eux, en Bretagne, en Savoie, dans les Pyrénées, en Espagne et autres lieux, sagement choisis, étudiés et préparés pour que l'intérêt n'y chôme pas et pour que l'accueil soit toujours ce qu'il doit être, enthousiaste.

Je viens de recevoir le Bulletin trimestriel de l'Automobile Club du Périgord, 210 pages de texte, 56 photographies et une page en couleurs, recueil des meilleurs clichés obtenus par les excursionnistes au cours du voyage. Ce numéro du bulletin contient le récit par M. F. de la Tombelle, de l'excursion de l'été dernier, dans le Vercors, le Velay, le Vivarais et l'Auvergne, et à lire les humoristiques descriptions, les philosophiques remarques de l'adroit écrivain, on se prend à regretter de n'avoir pu être de la partie. Je vous assure que voilà un club où l'on comprend à merveille l'esprit de

camaraderie qui doit régner au cœur de tout groupement sportif ; et j'ai, personnellement, été d'un certain déjeuner, au Buque, dont j'ai conservé le meilleur souvenir.

Cette année, une excursion printanière conduira les acépistes dans la région de Limoges et d'Eymoutiers. Quant à la grande excursion d'été, elle aura pour but le Jura, Bourg, Brou, Nantua, les gorges du Rhône, le col de la Faucille, Genève et retour par Lyon. Ce ne sont plus là des courses ni des concours, mais ce sont des épreuves de tourisme telles qu'on en voudrait voir organiser par tous les Automobile Clubs de France, épreuves dont je donne avec plaisir le programme détaillé et sur lesquelles j'insiste, car je voudrais les voir servir de modèles et se multiplier.

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES DE LA V. G. A.

Nos rallies automobiles

Le premier : Paris-Rouen, se disputera le 15 février.

Nous avons été certainement bien inspirés en organisant nos rallies automobiles, si nous en jugeons d'après les engagements qui nous parviennent et les demandes de renseignements que, chaque jour, nous recevons.

Déjà se sont fait inscrire, avec une ou plusieurs voitures : Ford, Hispano-Suiza, Zedel, Violet-Bogey, Turcat-Méry, Buick, Martini, M. Janier, pilotant une Peugeot de course ; plus de dix voitures, dont nous préparons les carnets de route, pour qui nous réservons leurs places aux expositions locales de Rouen, Orléans et Amiens, qui s'aligneront dans les épreuves sportives de chacune de ces villes.

En quelques mots, nous rappellerons les conditions essentielles auxquelles seront soumis les concurrents de nos rallies.

RÈGLEMENT

Catégories. — Il n'y a qu'une seule catégorie.

Contrôles. — Entre le point de départ et le point d'arrivée, les concurrents auront à s'arrêter à deux contrôles dont un secret.

Les contrôles seront tenus par un commissaire porteur d'un drapeau de la Vie au Grand Air (blanc, lettres bleues) et d'un brassard aux mêmes couleurs.

A chaque contrôle, le concurrent devra faire viser son Carnet de Route. Le contrôleur y inscrira l'heure du passage. Les secondes seront négligées. Toute minute commencée sera comptée. L'heure adoptée est l'heure du chemin de fer.

Au contrôle secret, le contrôleur donnera connaissance au concurrent du nombre de kilomètres qui séparent ce contrôle de l'arrivée ou du contrôle suivant. Les arrêts nécessités par les opérations de contrôle ne sont pas déduits.

Classement. — Le classement s'établit d'après la régularité de la moyenne de marche. Cette moyenne est établie entre chaque contrôle. Le classement s'obtient en retranchant la plus faible de la plus forte et ce résultat du nombre 60. Le chiffre le plus élevé ainsi obtenu prend la première place.

Toute voiture n'ayant pas atteint la moyenne de 30 kilomètres ou ayant dépassé la moyenne de 40 entre deux contrôles perdra un point par kilomètre au-dessus de 30 ou au-dessous de 40.

Départs. — Les départs sont donnés entre 7 et 8 heures du matin, devant les bureaux de la Vie au Grand Air, 90, avenue des Champs-Élysées.

Prix. — Un objet d'art sera décerné à la voiture qui aura maintenu la plus grande régularité de 1 arche pendant l'ensemble des rallies.

Engagements. — Toute demande d'engagement devra être accompagnée d'une somme de cinq francs par rallie, donnant droit à toute épreuve quelconque organisée à la suite de ce rallie.

La feuille d'engagement devra comporter les noms du propriétaire et du conducteur de la voiture, la marque de fabrique, la forme de la carrosserie, la course, l'alésage et le nombre des cylindres du moteur.

A ROUEN

COURSE DE COTE (700 MÈTRES DE 6 A 18 0/0.)
500 francs de prix.

Le 15 février, après l'arrivée de Paris-Rouen, se disputera la course de côte en pleine ville, dans la rue d'Ernemont : les départs seront donnés arrêtés, le conducteur à terre, à partir de 1 h. 30 après midi.

Les concurrents sont répartis en cinq catégories :

Il n'y a aucune restriction concernant le nombre des voyageurs.

Les départs seront donnés dans l'ordre des catégories. Toute voiture ne répondant pas à l'appel de son numéro sera éliminée.

Le droit d'entrée est fixé à cinq francs par voiture. Les concurrents du rallie automobile sont inscrits d'office sans droit d'entrée supplémentaire.

Les engagements sont reçus au siège de l'Automobile Club de Normandie, 16, quai de la Bourse, à Rouen et dans les bureaux de la Vie au Grand Air. L'Automobile Club de Normandie, sous le patronage de qui est organisé cette épreuve a attribué une somme de cinq cents francs, qui sera distribuée en prix aux vainqueurs de la course de côte ; à raison de deux prix de cinquante francs par catégorie, dont un réservé aux membres de l'A. C. Normand.

P. M.



QUELQUES VUES DU MATCH STADE-RACING

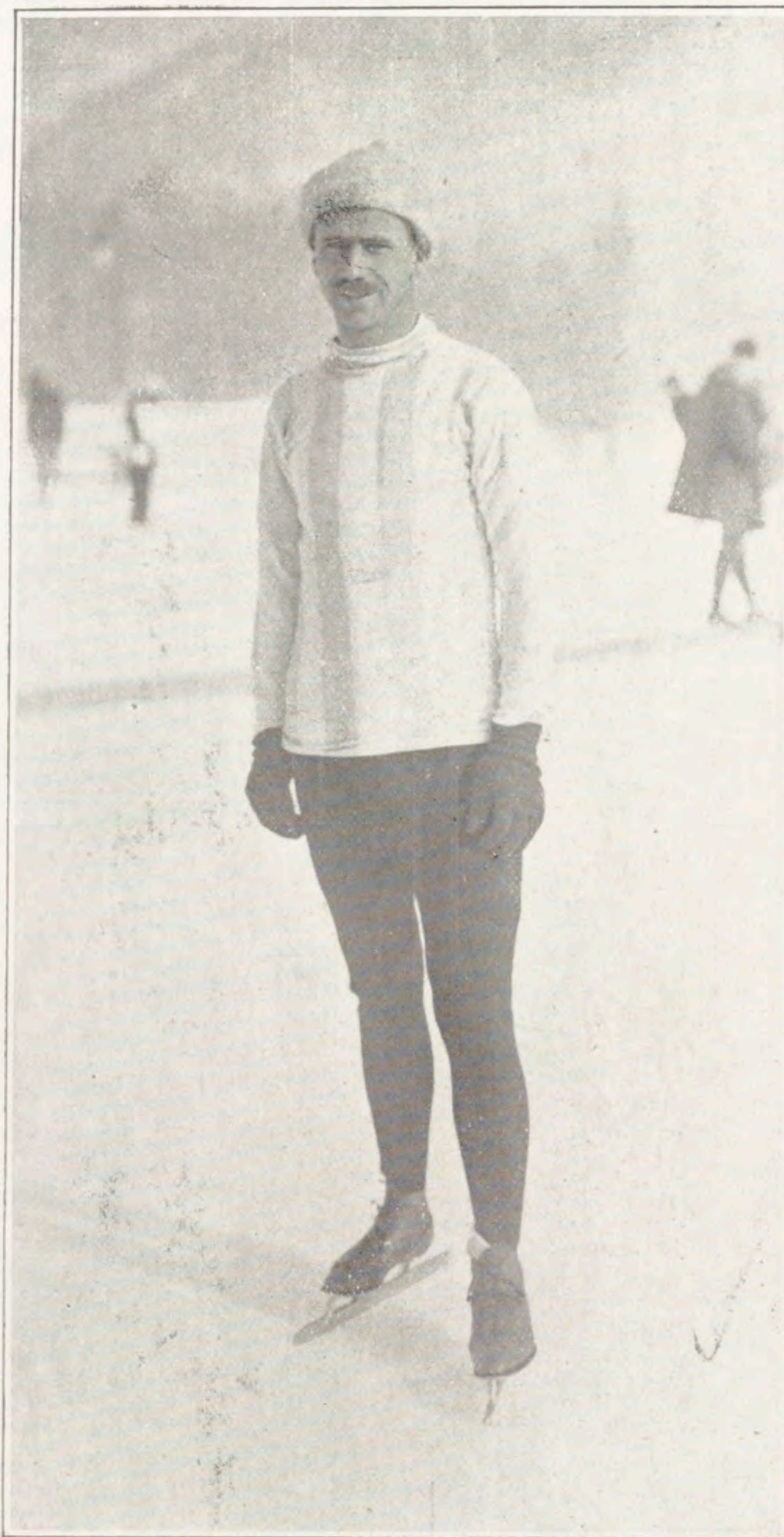
Le match retour Stade-Racing ne fut pas agréable à suivre, car le Stade fut battu, dès le début de la partie, dans toutes ses lignes. A la fin de la première mi-temps, les « bleu et blanc » comptaient déjà 14 points contre 3 aux « bleu et rouge ». Au cours de la seconde, les racingmen marquèrent encore 19 points.

UNE FACILE VICTOIRE DU RACING CLUB DE FRANCE

Sur son vieil adversaire le Stade Français, le Racing Club de France a remporté une victoire écrasante. Il marqua 33 points à 3, sept essais contre un et fit preuve durant tout le match d'une supériorité très nette. Le total des points marqués n'est pas à l'honneur des joueurs qui avaient à défendre les couleurs du Stade, et c'est la première fois, je pense, qu'il arrive à ce club de se voir aussi mal soutenu dans un match comptant pour un Championnat. Du reste, les meilleurs et surtout les plus courageux parmi les vaincus, se trouvèrent dans les vieux, témoins des combats énergiques de jadis. Le Racing Club de France qui, tout au début de l'année, semblait ne pas devoir fournir une belle saison, présentait dimanche un « quinze » respectable par la valeur athlétique des joueurs qui le composaient. Ces derniers mirent le courage au service de leurs moyens physiques et l'une et l'autre de ces qualités devenant supérieures à celles des éléments que le Stade mettait en ligne, le résultat du match ne fut pas un instant douteux. Les vainqueurs ouvrirent le score, puis marquèrent peu

après un second essai ; ils comptèrent alors six points par suite de la non transformation de leurs essais. Le Stade, dans la seule charge courageuse qu'il mena, s'attribua trois points et s'y maintint, tandis que le Racing élevait à quatorze le nombre des siens durant la première mi-temps. Pendant la seconde, ce fut un cavalier seul et dans les lignes forcées du Stade, les « bleu et blanc », trottèrent vers quatre nouveaux essais, qu'André transforma par de magnifiques coups de pied. Variant un peu, Strohl réussit un très joli drop-goal du pied gauche, dans une position assez difficile. Dans l'ensemble, les avants du Racing furent les maîtres de leurs adversaires directs durant tout le match et assurèrent un travail facile à leurs lignes arrières : ils eurent le tort de ne pas acquiescer cet avantage de façon très correcte. On peut, d'ailleurs, d'une façon générale reprocher aux vainqueurs aussi bien qu'aux vaincus l'incorrection absolue de leurs évolutions.

JACQUES DEDET.

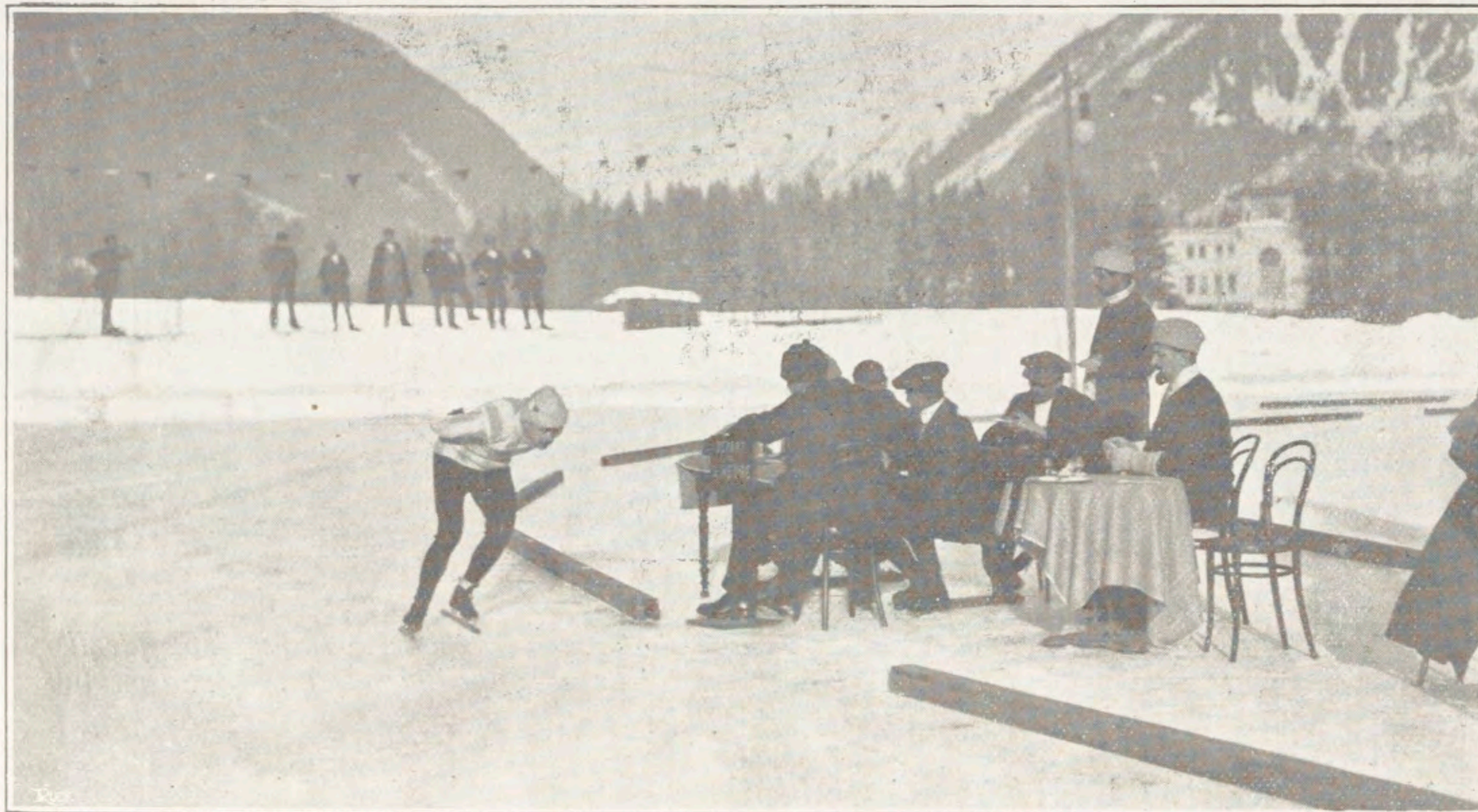


BJORK

A Chamonix, Bjork a remporté le 1,500 m., le 5,000 m. et le Challenge de la Vie au Grand Air.

La grande épreuve classique que la Vie au Grand Air fait disputer chaque année sur une heure à Chamonix a permis à notre cliché, Simond mène devant Quaglia et Bjork. La distance couverte par le vainqueur fut de 30 k. 168. Quaglia, 2^e, fut à 30 k. 168.

PENDANT LE CHALLENGE DE L'HEURE



L'ARRIVÉE DE LA COURSE DE L'HEURE

Bjork passe la ligne d'arrivée, s'attribuant la victoire dans le Challenge de la Vie au Grand Air. Le record du monde de l'heure reste à de Koning avec 32 kil. 370, en 1906.

PATINAGE ET BOBSLEIGH. — LE CHALLENGE

La semaine de Chamonix a remporté un très vif succès. Les championnats de France, qui ont été disputés, ont permis d'enregistrer de magnifiques prouesses. Il convient d'ajouter que les concurrents ont été favorisés et que si les records ont été battus en grand nombre, c'est grâce à l'absence de vent, à la glace excellente et aux virages à rayon plus grand. Le championnat de 500 mètres fut remporté par de Marthille, en 50 s. 8/10, devant Bjork et Henry Masson. Jusqu'au bout, la victoire fut indécise. Tous trois battaient le record de France, détenu par de Stoppani, en 54 s. 8/10. Le championnat de 1,500 mètres permit à Bjork de triompher en 2 m. 43 s. devant de Marthille, en 2 m. 49 s. et Quaglia, en 2 m. 50 s. 6/10. Bjork gagna encore, dans le 5,000 mètres, en 9 m. 25 s. 4/10, devant de Marthille (9 m. 42 s. 6/10), Robert Simond (9 m. 55 s. 6/10) et Qua-



LES BOBSLEIGHS

La piste de bobsleighs de Caunterets, qui permet les vitesses les plus angoules, a été le théâtre du plus vif succès. La Coupe du Midi et la Coupe Blériot ont donc été remportées. « Pile ou Face », piloté par Gabard, a gagné la Coupe du Midi.



DE LA VIE AU GRAND AIR

Bjork de remporter une très belle victoire, puisqu'il battait de près de 2 kilomètres 500 le record de Sabouret. Sur la piste de Cauterets, 2^e, parcourait, 29 k. 901 et Simond, 3^e, 28 k. 849. Le record français de Sabouret était de 27 k. 701.

DE MARTHILLE

De Marthille remporta la victoire dans le championnat de France de 500 mètres, en 50 s. 3/10.



LA COURSE DE 5.000 MÈTRES

Bjork remporta également la victoire dans la course de 5.000 mètres, qu'il couvrit en 9 m. 25 s. 4/10 (ancien record français : de Stoppani, en 10 m. 7 s. 2/10), devant de Marthille, R. Simond et Quaglia.

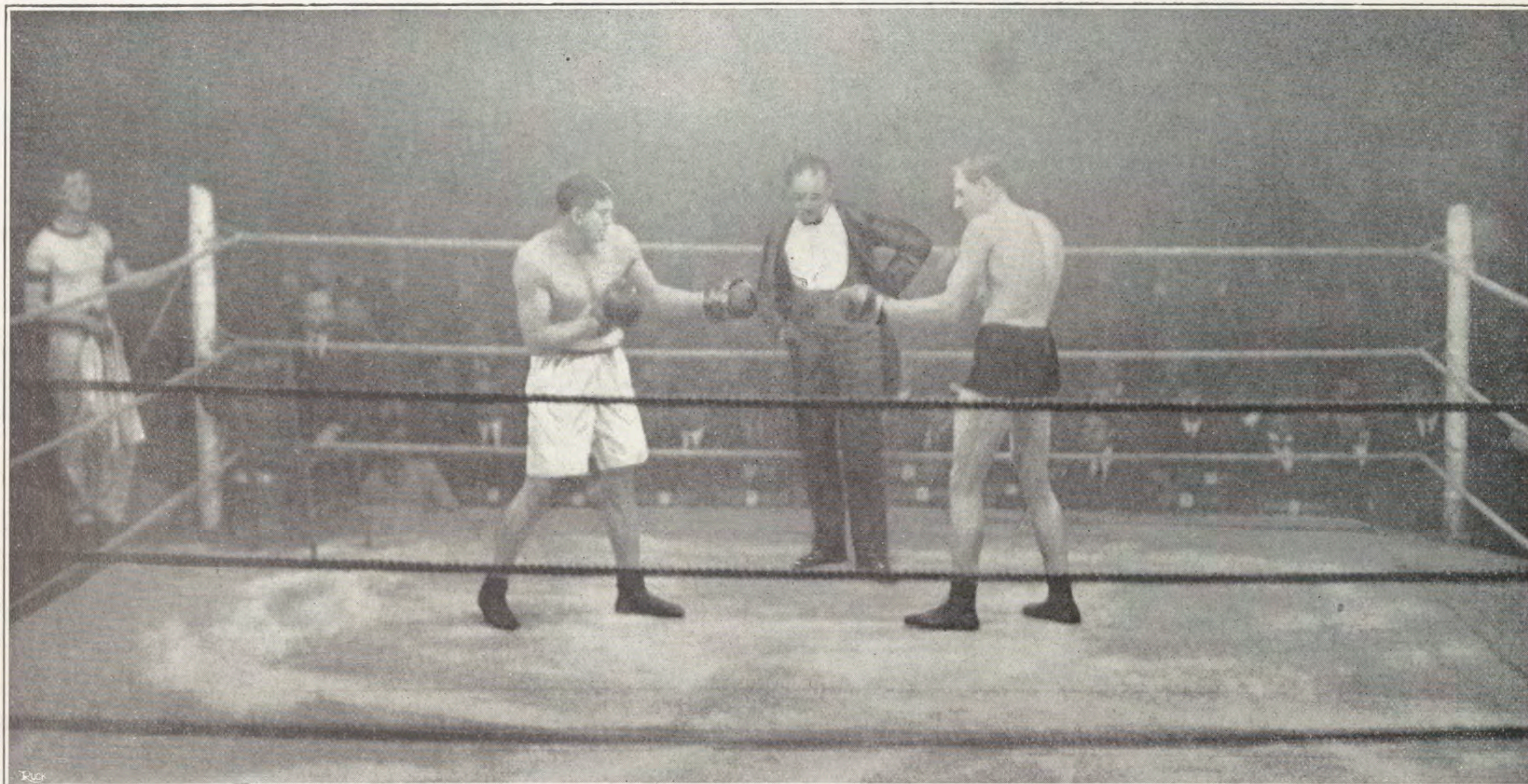
DE "LA VIE AU GRAND AIR"

Quaglia (10 m. 2 s. 8/10). Quaglia avait été retardé par une chute, ce qui ne l'empêchait pas de battre, ainsi que ses trois camarades, le record français de Stoppani, en 10 m. 7 s. 2/10.

Réellement invincible, Bjork continuait la série de ses victoires en remportant le Challenge de la Vie au Grand Air, disputé sur une heure. Il couvrit 30 kil. 168 devant Quaglia (29 kil. 901), et Simond (28 kil. 849). Tous les trois battaient de loin le record français de Sabouret, qui le détenait avec 27 kil. 701 m., mais restaient encore loin de celui de Koning qui se l'est attribué, en 1906, par 32 kil. 470. Le Championnat de la Ligue Internationale de Hockey revint à l'Angleterre devant l'Allemagne, la France et la Bohême. Pendant ce temps, à Cauterets, de nombreuses épreuves se disputaient sur la piste de bobsleighs ; les plus importantes étaient la Coupe du Midi et la Coupe Blériot.

CAUTERETS

Cauterets vient de voir disputer de nombreuses épreuves qui ont remporté un grand succès, notamment à des luttes magnifiques. Nous représentons le virage, dans la Coupe du Midi.



BOMBARDIER WELLS IMITE GEORGES CARPENTIER

Bombardier Wells, qui veut tenter de se réhabiliter auprès du public anglais, vient de remonter dans le ring. Opposé au français Pigot, qu'on eut l'audace de se faire passer, en Angleterre, pour un champion, il n'eut pas de peine à le battre en moins d'un round, en 1 m. 40 s. exactement, à Cardiff, le 17 janvier.

LA BOXE, SPORT DE L'ÉLITE ⁽¹⁾

OPINIONS DE MM. G. MAUREVERT, ANDRÉ DE FOUQUIÈRES, TH. VIENNE, D^r M. COHEN, VICTOR BREYER, CH. PRINCE, JAMES GRAHAM.

Sport complet et utile, sport d'hygiène, conclut G. Maurevert.

Pourquoi, dès l'abord, s'étonner qu'un intellectuel s'intéresse aux exercices physiques ? Depuis des centaines d'années, le nombre est considérable des grands poètes qui se sont doublés d'un athlète. Citerai-je Eschyle, le plus grand des tragiques, qui fut couronné deux fois aux jeux d'Olympie ? Horace, que l'équitation passionnait ? Virgile, habile joueur de paume ? Le Dante, chasseur et homme d'épée réputé ? Le Tasse, très fort escrimeur et danseur infatigable ? Alfieri, qui montait à cheval comme l'écuyer Philis ? Klopstock, pour lequel le patinage n'avait plus de secrets ? Rappellerai-je que Byron, qui est, après Shakespeare, le plus grand des poètes anglais, réalisait presque le type de l'athlète complet : il faisait de l'escrime, courait, jouait au football, à la paume ; à la nage, il traversa le Lido et l'Hellespont ; et une de ses joies était d'affronter dans le ring les boxeurs les plus célèbres.

Par ces quelques exemples, on voit donc que l'engouement des intellectuels pour le sport ne date pas de nos temps.

Maintenant, pour en revenir à l'objet précis de cette enquête, pourquoi cet engouement s'est-il aujourd'hui presque exclusivement porté sur la boxe ?

A mon avis, il y a plusieurs réponses à cette question.

Il faut avouer, tout d'abord, qu'en ce qui concerne la France, il se trouve à l'origine de cet engouement beaucoup de snobisme, tant fait d'anglomanie que d'étonnement émerveillé devant les succès remportés en Angleterre même, par nos champions, dans un sport qui semblait devoir rester l'exclusif apanage de la race anglo-saxonne.

Il y eut ensuite le plaisir singulier, de plus en plus puissant sur des esprits spéculatifs et blasés, de voir de vaillants champions s'affronter correctement en des rencontres qui, pour violentes qu'elles soient, n'en demeurent pas moins des jeux où se manifestent, mieux qu'en aucun autre, toutes les qualités viriles : courage, sang-froid, adresse, force, endurance — et courtoisie. M. Trowbridge a pu écrire, avec équité, dans son précieux roman pugilistique : *The White Hope* (L'Espoir blanc), que « le ring était l'école de toutes les vertus » — alors que mon cher grand ami Maurice Maeterlinck, récemment interviewé en ma présence par un envoyé spécial du *Daily Mail*, proclamait que la boxe était « la discipline de la violence », cependant qu'il retirait les gants avec lesquels il venait de masser consciencieusement la face et les côtes de son interlocuteur enthousiasmé.

Enfin, la boxe, sport complet et utile par excellence, est encore pour un « intellectuel » l'exercice le meilleur et l'un des plus commodes qu'il puisse pratiquer. Personnellement, — si j'ose faire intervenir ici le « moi haïssable », — je suis certes reconnaissant à l'escrime, que je pratique depuis dix-huit ans, des bienfaites « suées » qu'elle m'a fait

prendre ; seulement, quand j'ai commencé la boxe, il y a quatre ans, j'avais l'épaule gauche plus haute que la droite, alors que mon avant-bras droit mesurait deux centimètres et demi de plus que le gauche, aussi faible qu'inhabile. La pratique du « noble art », agrémentée de culture physique et de respirations profondes enseignées par l'excellent Kid Mac Coy, boxeur, hygiéniste et philosophe, a réparé tout cela. Je tape aujourd'hui aussi bien du gauche que du droit — et il y a plus de trois ans que je n'ai pas attrapé un simple rhume, cette heureuse immunisation étant due, je crois, à cette « gymnastique viscérale » que provoque harmonieusement la boxe, et qui fait le sujet d'un des plus sagaces chapitres de *L'Athlétisme*, le remarquable opuscule de Joséphin Peladan.

De plus, il n'existe autant dire point, pour un artiste et un écrivain, d'atmosphère morale plus saine, plus reposante pour les nerfs et les méninges, que celle de la salle de boxe.

GEORGES MAUREVERT.

La boxe, sport mondain, selon André de Fouquières.

Le sport est roi !

C'est le triomphe de tous les sports ; il n'est pas de salon où l'on ne s'entretienne des récentes prouesses de nos champions.

La boxe, qu'il était convenu que nous laissions aux Anglais et aux Américains, la boxe que nos mondains méprisaient un peu comme un exercice violent et inesthétique, s'est imposée en maîtresse, et nous voyons aujourd'hui avec orgueil et avec joie les grands matches se livrer devant une assistance qui se compose en majeure partie de toutes les élites de la nation.

Cette vogue légitime de la boxe a provoqué une bienfaisante recrudescence autour de tous les autres sports.

Avec la boxe, renaît l'esprit sportif qui nous oblige à prendre conscience de notre puissance, de notre valeur et de notre énergie. Voilà une des raisons de son succès auprès de l'élite intellectuelle et artistique de notre pays. L'esprit sportif a fait cesser cette lassitude qui accablait la France au lendemain de la défaite. Un snobisme singulier paraissait inciter les Français à dénigrer leurs propres tentatives, leurs actes, leurs gloires.

Le souci de préciser notre fierté nous est revenu avec le sentiment de notre force. L'esprit sportif qui inspire la confiance en soi, qui exalte l'instinct de lutte et de courage, a raffermi l'orgueil national.

ANDRÉ DE FOUQUIÈRES.

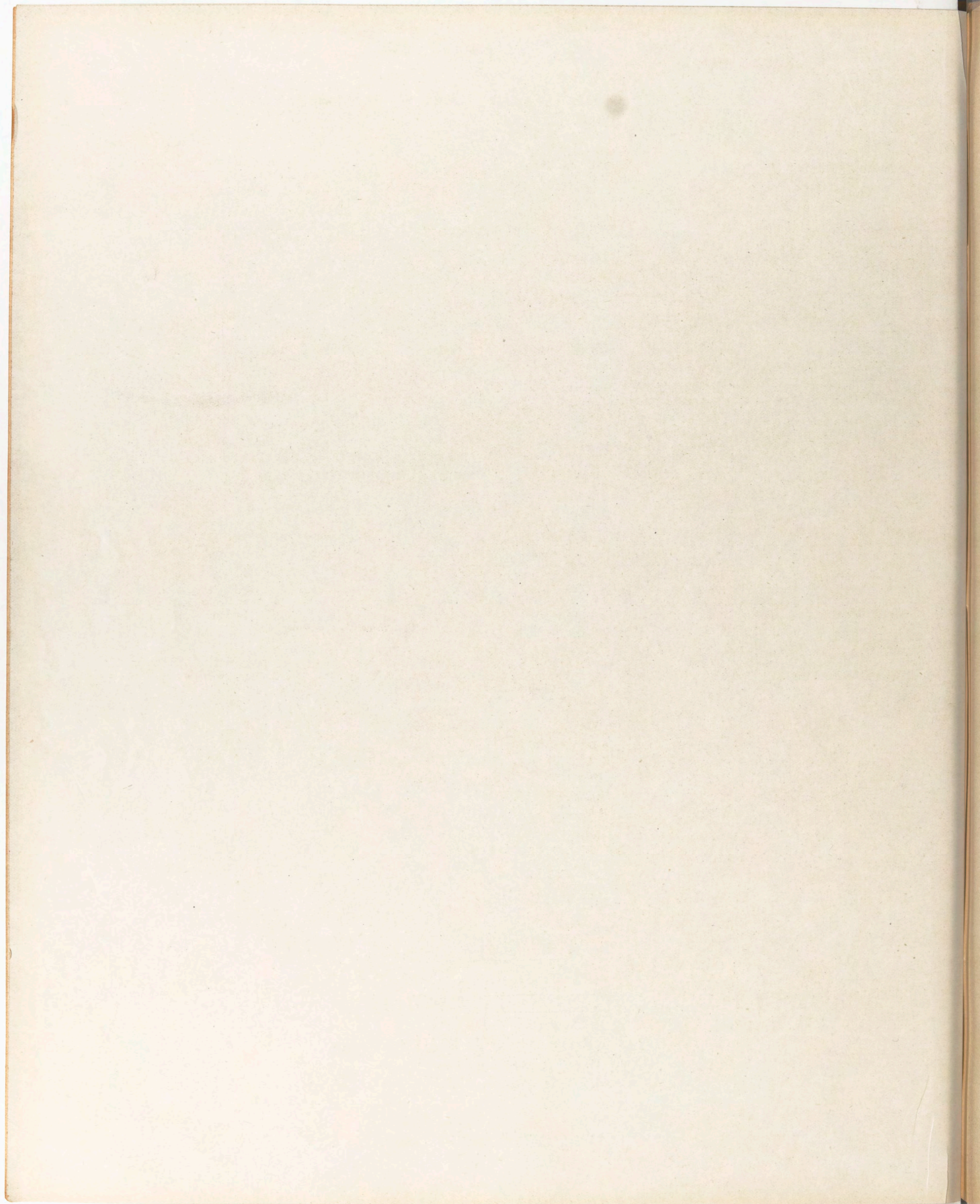
La boxe est un sport moralisateur, dit Th. Vienne.

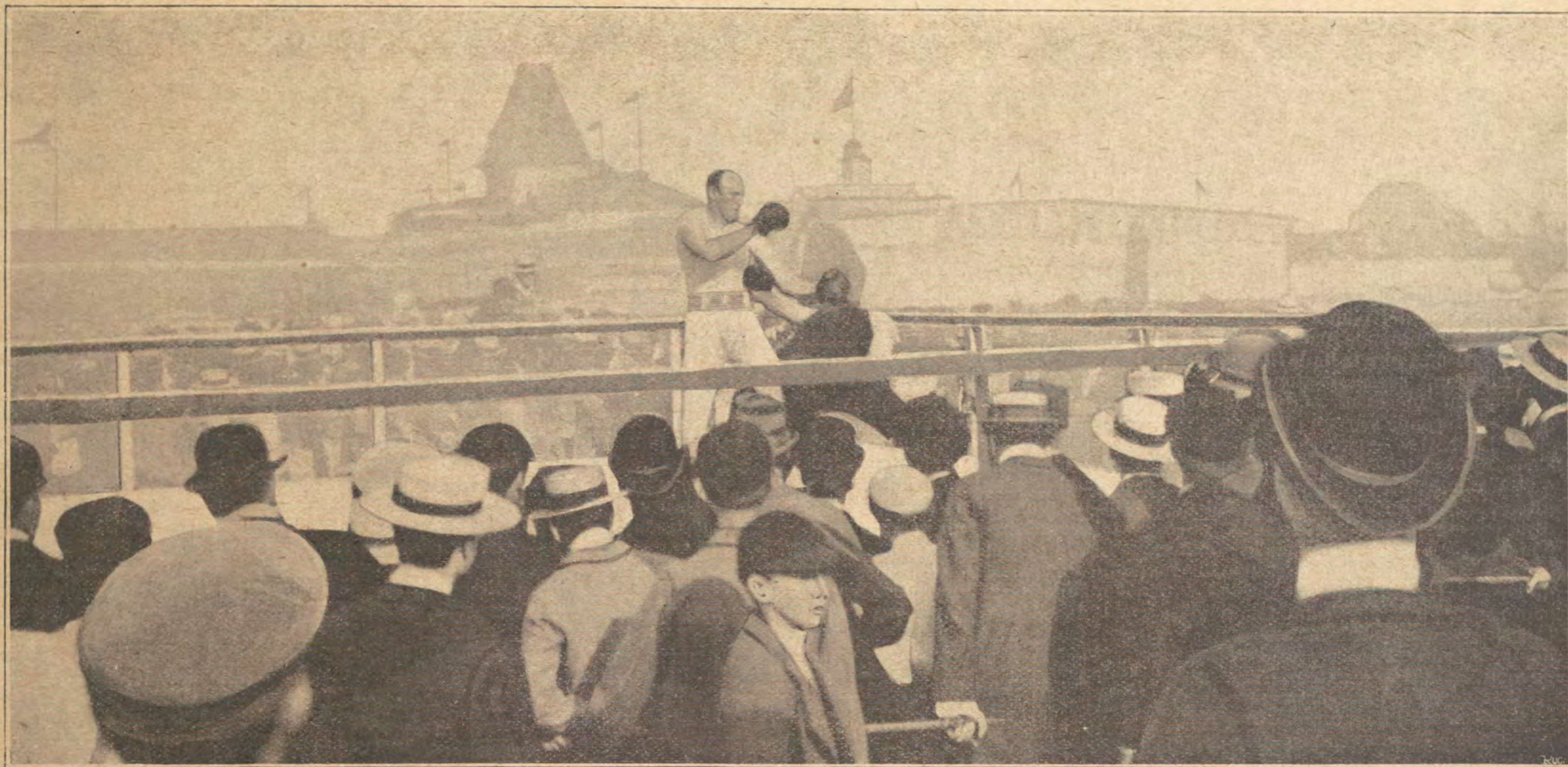
Dans les combats de boxe, les profanes ne voient que la violence et la brutalité, qui sont des contingences d'ailleurs plus apparentes que

(1) Voir le numéro 802.



PIERRE CHAYRIGUÈS
Le meilleur gardien de but français en association.





ROBERT FITZSIMMONS ET JOHN L. SULLIVAN

Robert Fitzsimmons était certainement l'un des boxeurs les plus adroits et les plus scientifiques qui aient paru dans un ring. Il n'était cependant pas assez lourd pour résister aux assauts de champions comme Jeffries. Il fut le seul à être en même temps champion du monde des poids moyens et des poids lourds.

réelles. L'élite intellectuelle au contraire, dédaignant ces contingences, n'y regarde que le côté moral, le courage, la vaillance, l'énergie, le sang-froid, toutes ces brillantes qualités mises au service d'une intelligence qui sait les employer selon les circonstances pour acquérir le résultat cherché : la victoire.

Vus ainsi, les combats de boxe sont toujours d'un intérêt palpitant et varié. Vus comme les regarde la foule profane, ils apparaissent rapidement comme monotones, car la monotonie naît, on le sait, de l'uniformité ; or, la violence, la brutalité, le sang..., c'est toujours la même chose.

Si la presse en général, se donnait la peine de s'intéresser à la boxe, non comme à un spectacle, mais comme à un sport moralisateur, elle aurait tôt fait d'initier les foules, de faire comprendre le véritable caractère des combats de boxe et alors ce ne serait plus seulement l'élite intellectuelle qui s'en montrerait enthousiaste, mais le peuple entier, et ce serait un grand bienfait pour la virilité de notre race.

TH. VIENNE.

Lutte sincère entre deux énergies, déclare le Dr Cohen.

Il faut considérer la boxe en tant que sport et en tant que spectacle, et je laisse volontairement de côté la question de *self defence* qui s'écarte un peu de l'objet de votre demande.

C'est incontestablement le plus parfait de tous les sports, car on y développe — en même temps que les muscles — les plus belles qualités de la virilité, à savoir l'énergie, le courage, le sang-froid, l'endurance, la résistance à la douleur, etc. Quant à dire que la boxe passe aux yeux des profanes pour être l'apanage de brutes, laissons cela, la cause est entendue. Il est vraiment trop facile d'écraser ces pauvres gens, je parle des profanes qui possèdent cette mentalité, en leur citant tous ceux qui ont chanté, vanté, glorifié, les sports et le noble art — car les Grecs boxaient — dans le passé et dans le présent, depuis Homère jusqu'à Maeterlinck en passant par Platon, Aristote, le doux Théocrite parmi les anciens, et Byron, Dickens, Conan Doyle parmi les modernes sans oublier toutes les personnalités qui se pressent aux réunions pugilistiques.

On n'a pas craint de comparer la boxe aux courses de taureaux. S'il n'y avait pas là de malheureux chevaux torturés à plaisir et absolument incapables de se défendre, ce qui est absolument lâche, donc tout à fait immoral, s'il n'y avait dans la corrida que l'homme et le fauve, eh bien, l'analogie serait assez frappante, en effet. Et c'est ce qui doit constituer la beauté et l'intérêt d'un match de boxe, le combat est bien équilibré. Le matador a son épée, et aussi son agilité, sa souplesse, son courage et son sang-froid, la bête a pour elle sa force terrible, et ses cornes redoutables. Combien de fois ne voyons-nous pas

sur le ring, toujours avec le même intérêt, un homme scientifique battre un antagoniste bien plus lourd et bien plus vigoureux ?

Dans ces duels, la force est vaincue par l'adresse. Mais celle-ci n'est-elle pas une forme particulière de l'intelligence qui triomphe toujours ?

Un combat de boxe est le spectacle le plus beau, le plus noble, le plus moral qu'il soit donné de voir. C'est une lutte sincère entre deux énergies et c'est aussi la manifestation des plus beaux gestes de la machine humaine à l'instant où elle se trouve dans le plein épanouissement de sa jeune force et de sa superbe activité.

Dr MAURICE COHEN.

Ceux qui comprennent aiment la boxe, affirme Victor Breyer.

Comme tout le monde, j'ai constaté la préférence marquée que manifestent pour le « noble art », les littérateurs et les artistes. Après réflexion, j'ai pensé qu'il faut déduire de cet engouement si flatteur pour la boxe, la conclusion suivante : les littérateurs et les artistes, dont l'intellectualisme est forcément plus élevé que celui de la masse, aiment la boxe parce qu'ils la comprennent mieux que ne peut le faire la moyenne des gens susceptibles de s'y intéresser. En conséquence, ils apprécient le côté moral d'un sport dont la violence, disons même la brutalité, effraie ceux qui ne jugent que sur les apparences.

VICTOR BREYER.

Le meilleur argument ! répond Ch. Prince.

Le coup de poing joliment échangé dans les formes classiques, par deux adversaires d'égale force, est un spectacle qui séduira toujours l'élite, car s'il est enviable de prouver son esprit et de décocher à l'occasion un trait piquant qui met les rieurs de votre côté, il n'est pas négligeable non plus de pouvoir affirmer, le cas échéant, qu'une savante détente de biceps est encore le meilleur argument.

CH. PRINCE.

La boxe, école d'énergie pour la vie, d'après James Graham.

La boxe développe la puissance de l'homme et au point de vue physique et au point de vue moral. Celui qui sait « encaisser » un coup encaissera d'autant mieux les coups durs de l'existence ; celui qui sait, dans la fraction d'une seconde, frapper à l'endroit où il faut, saura d'autant mieux saisir l'occasion de « frapper juste » dans la vie.

Il y a certes, des hommes d'une haute intelligence à qui leur faiblesse physique défend de s'adonner à un sport aussi violent. Il y en a d'autres qui ne peuvent s'y adonner par raison de leur faiblesse, disons morale. Que ces derniers se gardent donc d'en parler comme le renard des raisins.

JAMES GRAHAM.



JOE CHOYNSKI

Un maître du passé, le seul qui ait eu l'honneur de knock-outer Jack Johnson, en trois rounds (1901).

LA FOI EN L'AÉRONAUTIQUE

PAR LE BARON D'ESTOURNELLES DE CONSTANT

La librairie Pierre Lafitte vient de publier, dans la collection de *Sports-Bibliothèque*, un ouvrage consacré à l'Aéronautique. Ce livre, qui vient à son heure, est l'œuvre de toutes les compétences de la locomotion aérienne. On y trouve en effet les signatures de Roland Garros, Brindejone des Moulinais, Alfred Leblanc, Bielovucic, Frank Barra, comte de la Vaulx, Marc Gouvieux, Marcel Viollette, Henri Mirguet et Jacques Mortane. Nous donnons la préface magistrale que le baron d'Estournelles de Constant, sénateur, a bien voulu écrire sur cet ouvrage.

Ce livre est une bonne action, une œuvre désintéressée d'éducation et de vulgarisation. S'il est vrai que les sentiments se développent dans une sphère amie, combien plus encore l'invention, qui a tant besoin d'être comprise et soutenue par l'opinion. A mesure que surgissent de nouveaux progrès, il faut que la foule inconnue des chercheurs soit appelée à fournir sa contribution, ses perfectionnements, ses généreuses surenchères. C'est un mouvement incessant auquel le génie participe d'autant plus activement qu'il est secondé par un plus grand nombre d'auxiliaires de toutes sortes.

J'ai fait, il y a cinq ans seulement, avec plusieurs de mes amis, ce que Jacques Mortane entreprend aujourd'hui avec les éminents collaborateurs qu'il a réunis, mais les livres que nous avons publiés n'ont déjà plus qu'un intérêt historique. Avec quelle satisfaction je me vois, en si peu de temps, distancé, perdu déjà dans la multitude des collaborateurs d'un passé qui date d'hier. J'étais très fier d'avoir le premier, en 1908, interpellé le Gouvernement sur la navigation aérienne et d'avoir fondé au Parlement le premier groupe de l'aviation ; j'ai eu la joie de voir le Sénat manifester sa foi dans les applications pratiques de la conquête de l'air ; mais là encore je me suis vu distancé, en deux ou trois ans, au point que l'un des vice-présidents de mon groupe, le sénateur Emile Reymond, passant alternativement de la parole à l'action directe, donnait l'exemple, non pas seulement de la confiance, mais de l'audace en traversant dans tous les sens et par tous les temps la France en aéroplane.

Qui nous eût prédit pareil spectacle quand nous suivions, jour par jour, les expériences du camp d'Auvours et quand, après trois ou quatre mois de quelle émotion ! nous assistions aux grands vols de décembre 1908, l'apothéose de Wilbur Wright et de son collaborateur Léon Bollée, tous deux aujourd'hui disparus, et cependant plus vivants que jamais dans l'effort de leurs successeurs !

Là est la merveille. La multiplication des efforts ! La contagion, l'émulation des volontés et des bonnes volontés ! Une fois victorieux, une fois même avant la victoire, une fois libre, le premier essai en suscite d'autres ; et voilà tout un cortège infini d'efforts se succédant, puis s'associant au service d'une cause commune. Ces efforts se sont succédé d'abord avec une inlassable ténacité à travers les siècles, puis, d'année en année, ils ont commencé par empêcher la prescription ; mais maintenant ils s'associent dans le même temps, dans tous les pays. La plupart des inventions sont le résultat de ce concours spontané de tous les génies passés et présents, grands ou petits, le plus humble apportant sa part, déterminant ou rendant possible une découverte capitale.

Quand nous sommes impuissants déjà à mesurer ce que cette multiplication prodigieuse a donné de surprises sans pareilles au monde, depuis seulement cinq ou six années, pouvons-nous concevoir ce que nous réserve l'avenir, un avenir même tout prochain ! Que sont aujourd'hui les records de Wilbur Wright, et la traversée de la Manche, et celle des Pyrénées, des Alpes, auprès des folles acrobaties de Pégoud et des voyages de Paris au Caire ? Qu'allons-nous donc voir demain ? Et après-demain ?

C'est à cet avenir que Jacques Mortane et ses collaborateurs nous préparent et nous initient. Son livre, répandu par milliers, éveillera combien d'enthousiasmes, de vocations, de feux sacrés ?

Ah ! le glorieux incendie ! Quelle reconnaissance nous devons à ceux qui l'allument dans les cœurs ! Que d'existences condamnées à la platitude et à l'égoïsme se verront tout à coup révéler des raisons de vivre ! C'est une religion nouvelle qui se propage, sans qu'on s'en doute, dans le monde et particulièrement en France : la religion d'une activité intrépide, idéale ! Je vois depuis longtemps — la sottise et l'ignorance et la routine n'arriveront pas à l'entraver — une véritable renaissance se lever sur notre pays, sur tous les pays civilisés, une réforme morale coïncidant avec une régénération physique, l'une portant l'autre. Accablée d'erreurs, de fautes, de crimes, de désastres pendant des siècles, la France a tiré de sa souffrance, en dépit et en raison même de ses épreuves, sa meilleure force, non pas le nombre, non pas le poids, mais la qualité, l'esprit d'initiative, de finesse et de sacrifice. Elle ose tout, elle entreprend tout. Malheur à qui la méconnaît ; ces inventions, ces sports, ces explorations lointaines, coloniales ou sous-marines ou aériennes, c'est son inspiration que rien maintenant n'opprime et qui prend son vol. C'est sa préparation militaire assurée, généralisée, complète, pour aboutir, malgré tout, au maximum de libre sécurité et au minimum de charges.

(1) L'Aéronautique de la collection *Sports-Bibliothèque*, Pierre Lafitte et C^{ie}, éditeurs, 90, avenue des Champs-Élysées, vient de paraître. Le volume : 6 francs.

L'aéroplane symbolise à lui seul tous ces progrès qui n'en font qu'un : l'aéroplane, aux yeux des peuples, c'est le progrès par excellence, c'est la guerre devenue impossible entre grandes Puissances ; les armées surprises dans leurs opérations, les plans des Etats-majors bouleversés, la force, en un mot, dominée par l'esprit, la violence tremblant devant la faiblesse, l'insolence et l'agression démoralisées.

Avec quelle passion j'ai combattu tout projet d'interdiction de la guerre des airs ! Qu'on se garde de l'interdire, car la seule menace des flottes aériennes, comme celle de la navigation sous-marine, est une telle vision d'épouvante qu'elle suffit déjà à faire réfléchir et par conséquent à arrêter les peuples les plus civilisés ; non pas tous, ce serait trop beau, mais les principaux, les plus redoutables. Aujourd'hui, il n'est pas un homme d'Etat vraiment responsable qui ne s'efforce de prévenir, ou tout au moins de localiser la guerre ; et cela encore est un résultat de mille progrès. Croit-on qu'on pourra s'en tenir à ce résultat par trop négatif ? Non ; l'opinion chaque jour plus instruite réclamera bientôt des grandes Puissances, qui tacitement sont déjà d'accord pour ne pas se battre, qu'elles s'entendent pour organiser la paix et l'imposer ainsi au monde. Tout cela se tient ; toutes ces questions qui faisaient sourire il y a seulement quelques années, aviation, organisation de la paix et combien d'autres !!! elles se posent toutes à la fois ; la première ne peut se résoudre sans engager la solution de la seconde, et ainsi de suite. Le domaine des questions jusqu'ici fermées, interdites à nos recherches, est ouvert à l'émulation des activités du monde entier.

Voilà le grand changement incalculable.

Le livre de Jacques Mortane et de ses compétents collaborateurs a fortifié ma confiance dans l'avenir, dans un avenir prochain, je le répète, car les splendeurs qu'il nous découvre étaient hier des chimères ; et ces splendeurs ne sont elles-mêmes que l'aube des temps nouveaux qu'elles annoncent, l'aube d'un universel effort de rénovation.

N'exagérons rien cependant, et ne nous faisons pas d'illusions, surtout en France.

La France a pris la grande et noble part que l'on sait à la conquête de l'air devenu la propriété de tous, en dépit de toutes les législations futures ; elle en tirera plus d'honneur peut-être que de profit ; mais pourquoi s'en plaindre ? C'est son lot. Ses initiatives individuelles font des miracles, mais elle manque d'organisation ; elle ne sait pas coordonner les efforts dont elle est si riche ; elle les laisse se diviser, souvent se perdre ou se combattre. Elle les abandonne ou les accable plus volontiers qu'elle ne les soutient.

Tandis que l'Allemagne, avec une méthode que rien ne décourage, organise ses flottes de dirigeables, avec leurs ports, leur outillage, leurs approvisionnements et leurs équipages dignes d'elles,

tandis qu'elle adopte tardivement l'aéroplane auquel elle ne croyait pas et fait en sorte de rattraper le temps perdu, le Gouvernement français, soucieux de ne rien changer à ses habitudes, tout en glorifiant par ses discours les précurseurs qu'il a laissés se passer de lui, se demande encore si le dirigeable est véritablement digne de son intérêt. Des années se passent à ne pas savoir s'il doit les condamner ou en commander quelques-uns, s'il doit penser ou non à la construction des hangars, à la fabrication de l'hydrogène, au personnel, etc. Une question beaucoup plus insoluble s'est posée pour lui, celle de savoir si les avions dépendront du génie ou de l'artillerie !!! Il a résolu la question successivement dans les deux sens, pour ne mécontenter personne, et maintenant il en a trouvé un troisième ; espérons que ce sera le dernier et le bon ; une direction autonome de l'aéronautique pourra peut-être nous affranchir de ces rivalités qui sont la rançon de nos découvertes.

Car si la guerre doit disparaître entre les peuples, il semble qu'elle doive durer toujours chez nous entre nos Ministères, et plus encore entre leurs diverses directions, entre la cavalerie et l'infanterie, entre l'artillerie et le génie ou l'intendance, pour ne parler que du Ministère de la Guerre.

Le remède est dans l'association, dans la coordination des initiatives privées ; c'est l'émulation passionnée de ces initiatives qui fait de la France un champ clos au service du progrès humain ; il est naturel que cette émulation bienfaisante dégénère en rivalité. Mais c'est là pourtant le danger que notre éducation nouvelle doit prévenir ou atténuer ; sinon, nous continuerons à nous donner beaucoup de mal pour les autres, et les autres, ne rendant pas justice à notre effort, nous appliqueront, une fois de plus, ce jugement que je trouve d'ailleurs magnifique et qui suffirait à nous valoir la reconnaissance de l'humanité :

Sic vos non vobis !

Vous avez fait cela, mais pas pour vous !

Créan, 3 janvier 1914.

D'ESTOURNELLES DE CONSTANT.

Sénateur de la Sarthe.



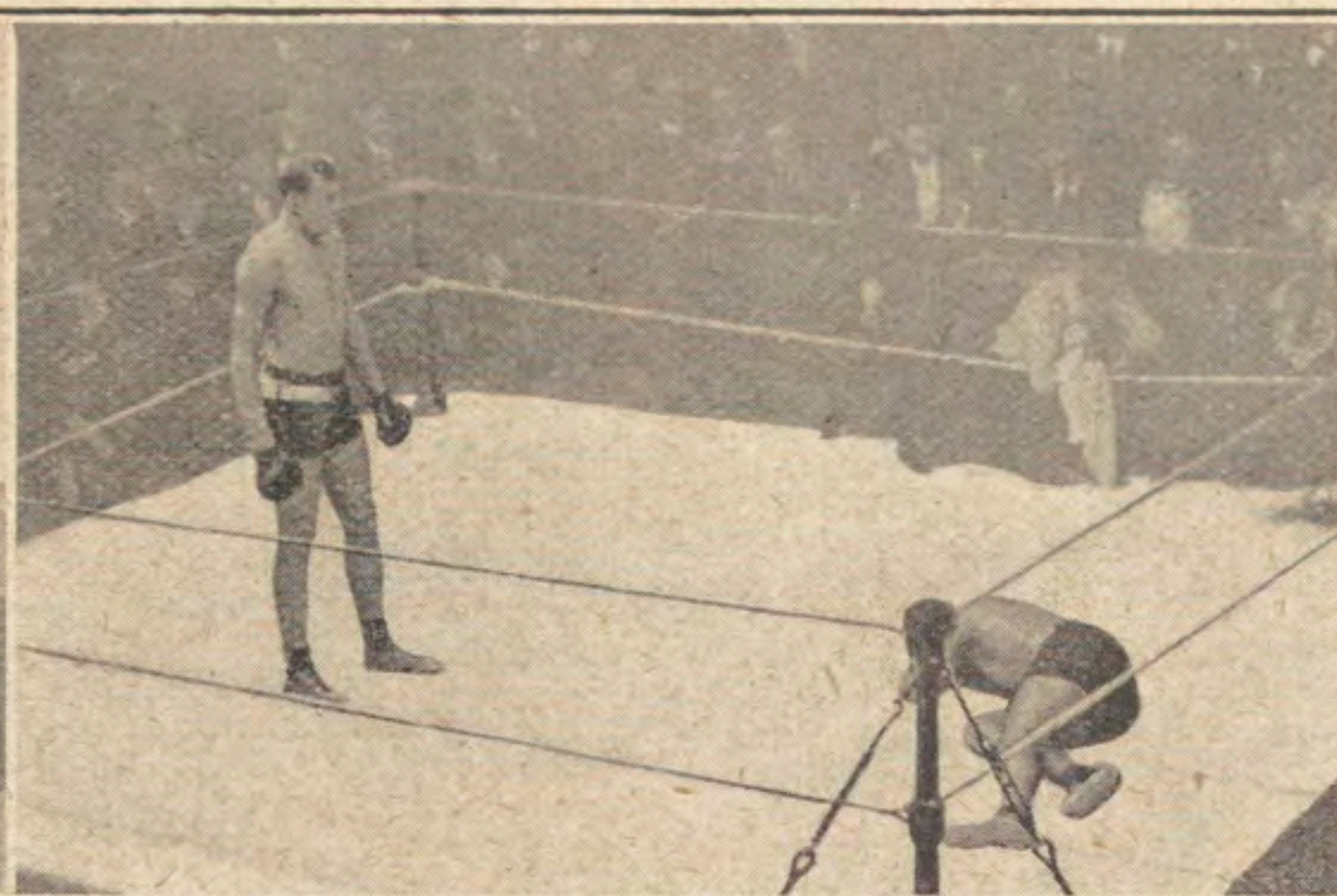
LA FRAYEUR CAUSÉE PAR UN BALLON

Cette gravure extraite du livre de l'Aéronautique montre l'alarme des habitants de Gonesse, occasionnée par la chute du ballon aérostatique des frères Robert qui s'était élevé du Champ de Mars, le 27 août 1783.

LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAIN



Le 25 janvier, à Bayonne, L'Aviron Bayonnais a battu la Section Paioise par 32 points à 0. Ce match comptait pour le championnat de la Côte Basque.



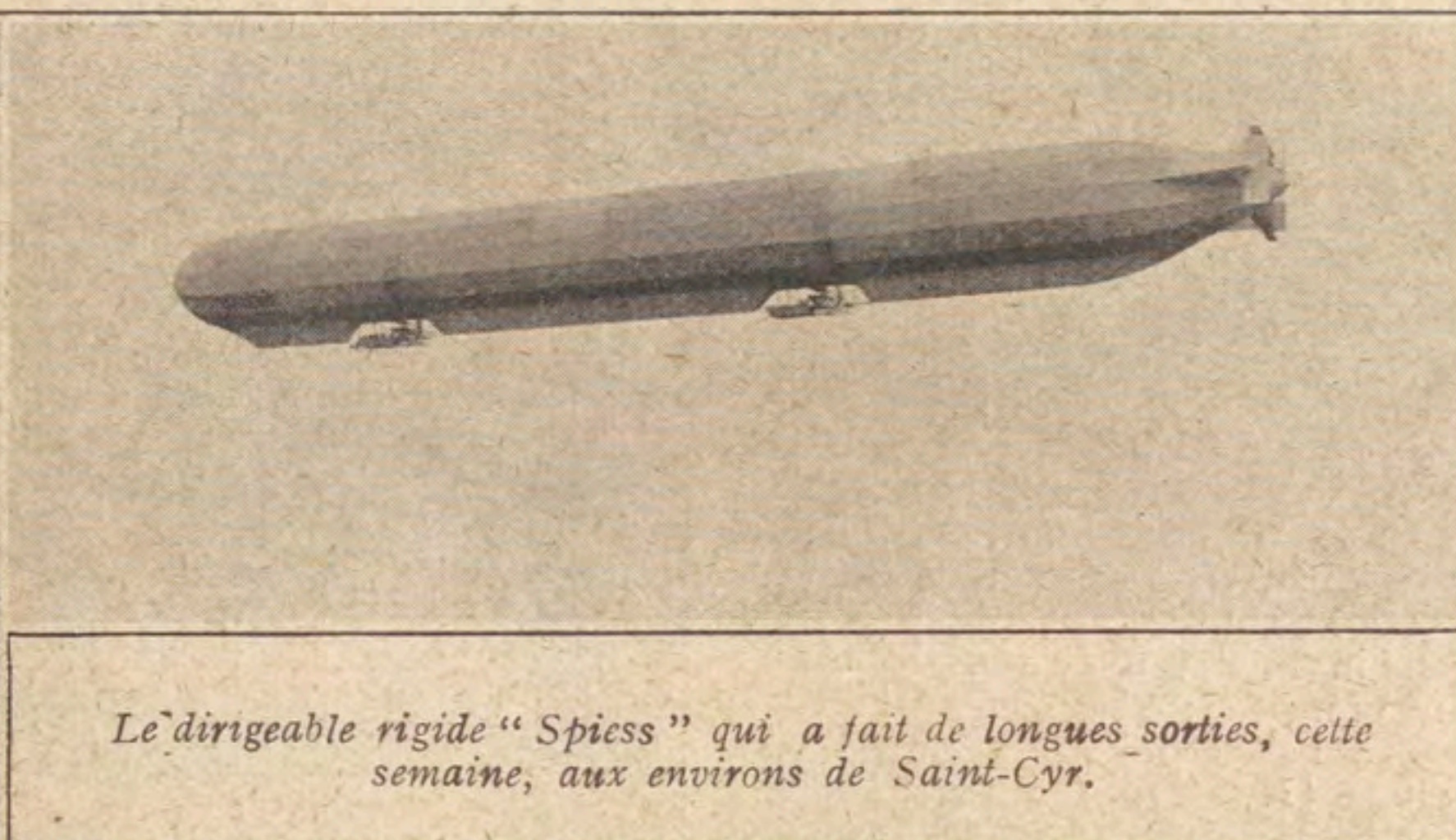
Bombardier Wells, à Belfast, bat Rawles par knock-out. Cette rencontre précéda celle de Cardiff, où Bombardier écrasa notre représentant Pigot.



L'équipe de football rugby du 56^e d'artillerie, de Montpellier, une des bonnes équipes militaires. Elle a fait un beau match contre le 1^{er} d'artillerie.



Pégoud, le champion du Blériot-Gnôme, vient de recevoir le Grand Prix de l'Académie des Sports.



Le dirigeable rigide "Spiess" qui a fait de longues sorties, cette semaine, aux environs de Saint-Cyr.



Jules Védrines excursionne aux environs du Caire. Le voici au volant de son Blériot-Gnôme, au pied des Pyramides.



Jean Bouin, à qui l'Académie des Sports a décerné le Grand Prix d'Athlétisme.



L'équipe de bobsleigh gagnante de la Coupe de la Ville de Gérardmer, disputée le 25 janvier, à Gérardmer. Au volant M. Bachmann.



Pendant la période de grands froids, M. C. Wittveen, traversa en sledge, le Zuyder-Zee gelé, de Monnickendam, à l'île de Marken. C'est la première fois qu'un raid de ce genre était tenté.



La semaine dernière, Garros, sur son Morane-Gnôme, a fait une série d'exhibitions tout à fait remarquables à Bordeaux.



Le Grand Prix de Pau (steeple-chase, 4.300 m., 25.000 fr.), s'est disputé dimanche dernier à Pau. Douze concurrents ont pris part à cette épreuve. Les voici défilant dans le paddock.



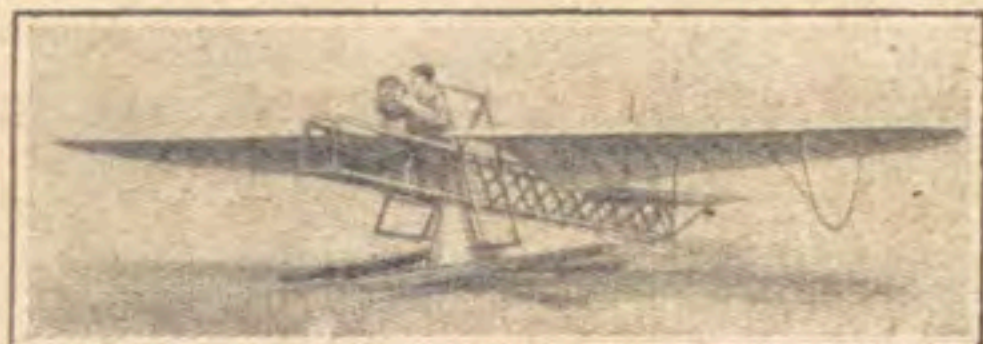
Le lieutenant aviateur Maximo Ramos, de l'armée espagnole (en médaillon), s'est tué la semaine dernière, à l'aérodrome des Quatre-Vents. Voici les débris de son appareil.



Le premier saut de la rivière dans le Grand Prix de Pau. La victoire est revenue à Phébus, à M. Ch. Liénart (W. Head), devant Urbain et Better.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE

PILOTAGE AÉRIEN SUR LE SOL. — On se souvient peut-être du système employé autrefois, pendant bien peu de temps il est vrai, chez Antinette pour familiariser les élèves-pilotes avec les manœuvres à effectuer à bord des aéro-



Dispositif employé en Allemagne, pour apprendre à piloter aux débutants.

planes. Il n'était fait appel à aucune voilure, et l'instabilité était propre à l'appareil lui-même.

Le présent appareil, utilisé en Allemagne, est plus parfait. C'est un fuselage monté sur un pivot et comportant une paire d'ailes et des plans équilibrateurs arrière. L'instabilité résulte donc de l'action du vent sur la voilure et se rapproche ainsi des conditions du vol. L'élève apprend donc à se rétablir dans des circonstances très voisines de la réalité.

POUR NETTOYER LES AUTOMOBILES. — Voici un dispositif très pratique pour nettoyer les automobiles sans les noyer.



Pour les chauffeurs.

Il se compose d'un tuyau d'eau ordinaire, à l'extrémité de quoi est adaptée une sorte de poire en caoutchouc épais, ouverte en dentelure. Dans cette ouverture dentelée, on introduit à moitié l'éponge bien serrée à la main, et lorsqu'on ouvre le robinet, l'eau imprègne l'éponge et la fait s'appliquer avec force contre la dentelure qui la maintient en place. Le débit de l'eau est ainsi régularisé et l'éponge est constamment tenue en bon état de propreté.

UN TAXI-TRICYCLE. — Nous avons déjà vu dans les rues de nos grandes cités, et notamment à Paris, des tricycles à avant moteur carrossés pour la



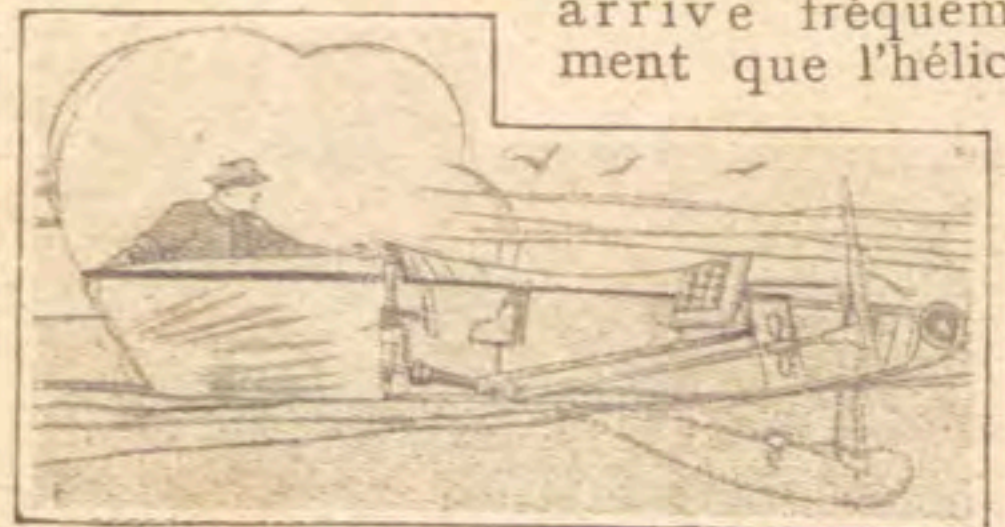
Taxi tricycle en service, dans les rues de Berlin.

livraison, quelques-uns, plus rares sont carrossés en petit tourisme; mais nous n'en avons pas encore vu comme celui reproduit ci-dessus, en service à Berlin, où il fait du taxi.

Il est mu par un moteur de 12 HP et peut emmener 4 personnes.

On se rendra compte que cela n'est point très joli. Et nous ne devons point souhaiter devant cette inesthétique, machine qu'elle s'implante sur notre marché automobile.

POUR GARANTIR L'HÉLICE DES CANOTS AUTOMOBILES. — Dans les accostages les mises à terre, ou lorsqu'on navigue sur une rivière à hauts fonds, il arrive fréquemment que l'hélice



Invention permettant de relever l'arbre d'hélice à l'hélice.

et le gouvernail ont à souffrir de contacts intempestifs.

La présente invention a pour but d'y remédier. A cet effet, l'arbre d'hélice est articulé à la cardan au sortir de la coque

et est assemblé avec une sorte de patin, articulé lui aussi, à l'extrémité arrière duquel le gouvernail est fixé. L'axe du gouvernail coulisse dans une gaine solidaire de la barre.

Ainsi, dès que l'on veut accoster ou se mettre au sec, on relève l'ensemble mobile, et tout vient se loger dans un tunnel ad hoc ménagé dans la coque, la partie inférieure seule du patin étant en contact avec le fond.

Pour l'amarrage, un câble d'acier est utilisé qui, en temps normal, est enroulé sur un tambour à ressort fixé à l'arrière.

Ces idées sont fort ingénieuses et méritent d'être suivies.

UN HYDROCYCLE. — Après les hydroplanes et les hydroaéroplanes, voici qu'un nouvel engin s'offre aux sportsmen amoureux de ce qui s'écarte de la banalité : C'est l'hydrocycle.

Il n'a rien du véloscaphe que nous vîmes autrefois sur le lac Daumery, car il est constitué par une bicyclette ordinaire, utilisable sur route, et que seule l'adjonction de palettes dans le rayonnage de la roue arrière, de 4 flotteurs symétriques et d'un gouvernail, transforme en véhicule aquatique.

Une bicyclette à flotteurs

des caissons en bois

renfermant chacun une vessie en caoutchouc que l'on gonfle en cas de besoin. Ils se démontent et se replient pour la route.

Cette belle invention n'a qu'un défaut; mais il peut compter : c'est que sa stabilité doit être assez précaire pour que l'hydrocycliste (?) ait toutes les chances de faire une « pleine eau » en cas de fausse manœuvre ou de mouvement brusque.

UN NOUVEAU MODE DE LOCOMOTION. — Un nouveau mode de locomotion, se rapprochant du patin à roulettes, vient d'être breveté en Amérique.

Il comporte deux roues de bicyclette



Un nouveau mode de locomotion qui vient d'être breveté en Amérique.

de 0 m. 60, dont chacune se fixe à une jambe du patineur (?) au moyen d'une sorte de patin sur quoi repose le pied et de courroies ad hoc.

Il présente sur l'habituel patin la supériorité de pouvoir, vu le grand diamètre des roues qui permet de franchir, sans en être autrement gêné, les aspérités du sol, être utilisé sur les routes. Mais l'équilibre à l'arrêt doit être assez précaire.

Le freinage brusque doit être également assez délicat.

C'est en somme la haute école du patinage à roulettes.

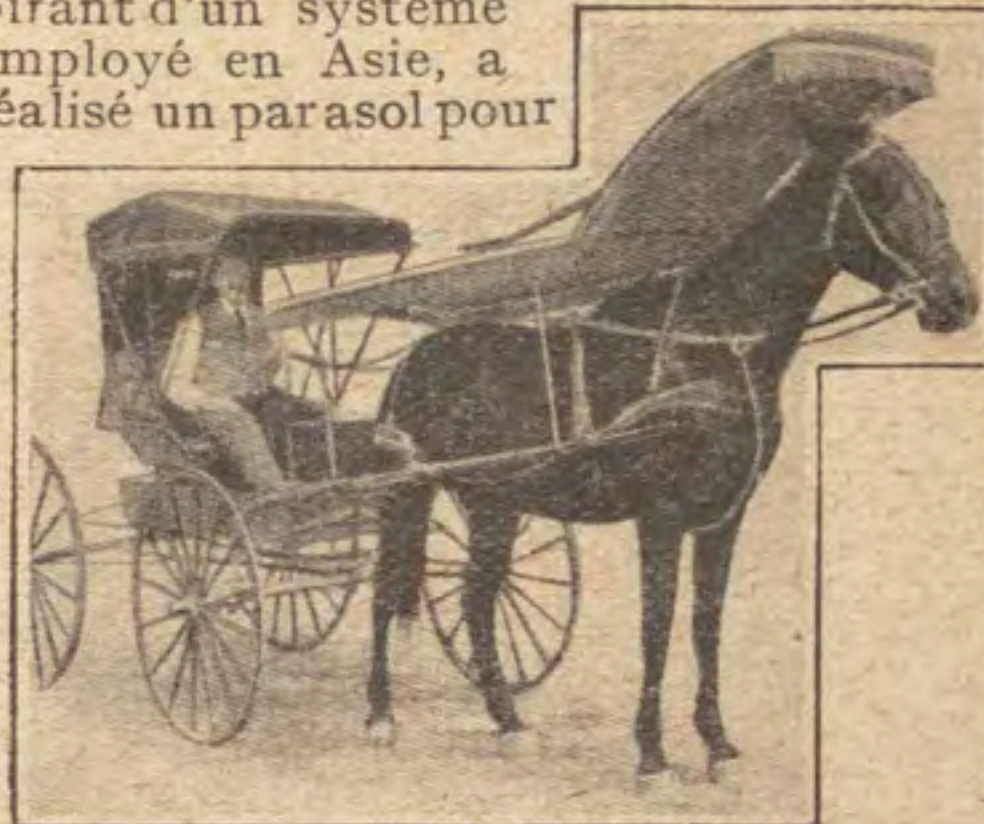
POUR FIXER LES BURETTES. — Tous ceux qui ont eu le plaisir (?) de fourrager dans un coffre tout englué de l'huile échappée d'une burette comprendront l'intérêt du petit ustensile décrit ci-dessous.

C'est une petite boîte métallique épousant exactement la forme de la burette, et où celle-ci est maintenue par deux petits barrages s'engageant dans des ressorts plats ad hoc.

La boîte, qui porte des pattes horizontales ou verticales, peut se fixer n'importe où, et de préférence sous le capot, sa meilleure place.

Ceci paraît peu important; mais le confort et la propreté sont faits de ces petits riens.

SOYONS BONS POUR LES ANIMAUX. — Un fermier du Kansas, s'inspirant d'un système employé en Asie, a réalisé un parasol pour

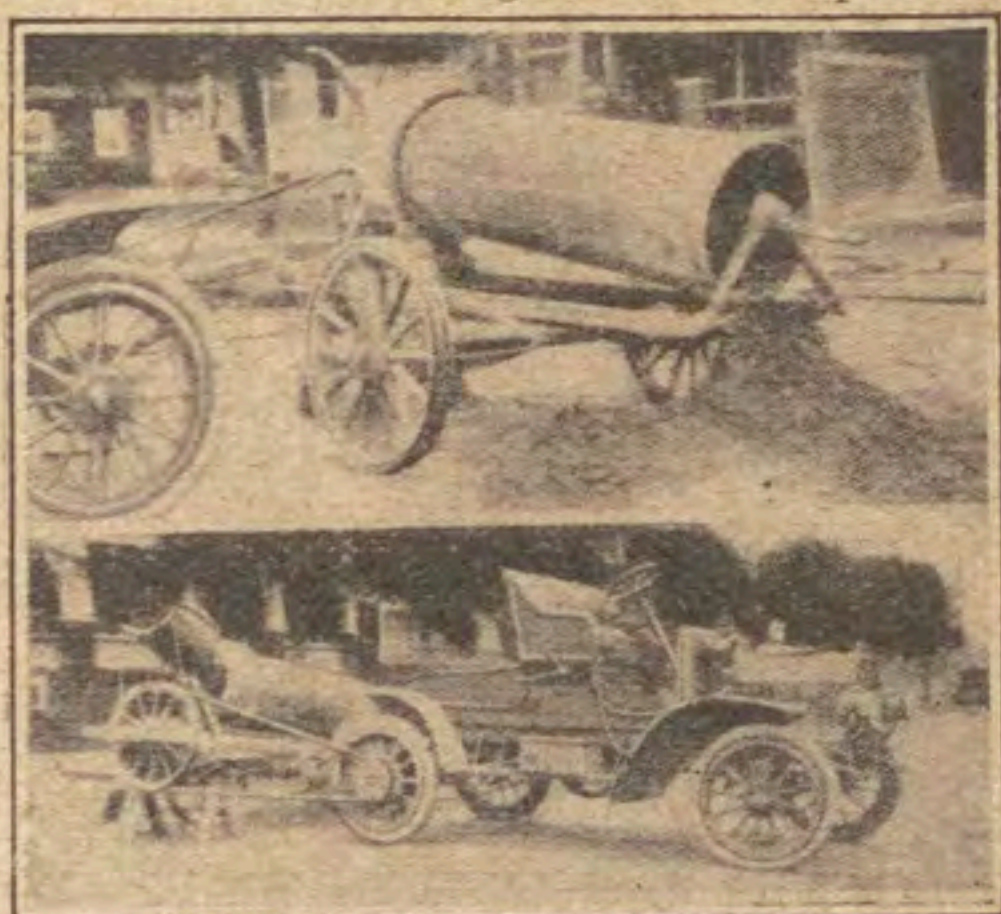


Un dais pour chevaux, employé par un fermier du Kansas.

chevaux laissant loin derrière lui tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour et qui lui mériterait, en France, la grande médaille d'or de la S. P. A.

C'est un véritable dais, dont l'armature métallique est solidaire des brancards. Il ne peut gêner le cheval ainsi abrité dans aucun de ses mouvements et le met totalement à l'abri du soleil. C'est vraiment le dernier mot du confort!

L'AUTOMOBILE A TOUT FAIRE. — Pour faire suite aux applications diverses de l'automobile, nous avons noté cette nouvelle et ingénieuse adaptation.



L'automobile malaxeuse.

On sait que, pour effectuer le mélange de ciment de sable ou de cailloux destiné au bétonnage, on se sert souvent de malaxeurs mécaniques. Or, un entrepreneur avisé a eu l'idée de se servir de son automobile pour actionner son cylindre malaxeur. Celui-ci est monté sur un axe et porte une couronne dentée vers son extrémité supérieure. Sur cette couronne, engrené une roue dentée solidaire d'une poulie à gorge, que commande une roue arrière de l'auto au moyen d'une courroie de transmission.

L'utilisation est ici plus que complète, car on remarquera que la poulie du malaxeur et ses deux roues sont des roues d'auto. L'une est employée telle quelle, la jante à nu, les deux autres ont été munies d'un bandage plein.

QUI N'A PAS SON SOUS-MARIN? — Dans le parc de Coney-Island, en Amérique, on peut goûter à tous les agréments de la navigation sous-marine sans risquer d'en connaître les dangers.

Un système de sous-marins y fonctionne, dans un lac suffisamment profond et peuplé d'espèces rares tant en flore qu'en faune. Pour donner l'illusion aux voyageurs d'un véritable voyage sous-marin, accompli dans des conditions de confort qu'on ne saurait trouver dans la réalité, des glaces épaisses permettent d'admirer le panorama aquatique qui se déroule pour la plus grande joie des passagers.

Les sous-marins, dont le poids est insignifiant en raison du volume d'eau déplacé, sont suspendus à des câbles va-et-vient qui en assurent la propulsion.



Les sous-marins du parc de Coney-Island.

UN FUSIL A 4 CANONS. — En ces temps de chasse, où chaque chasseur s'ingénie à grossir son tableau, l'invention du colonel « Bill » Hanley, un des

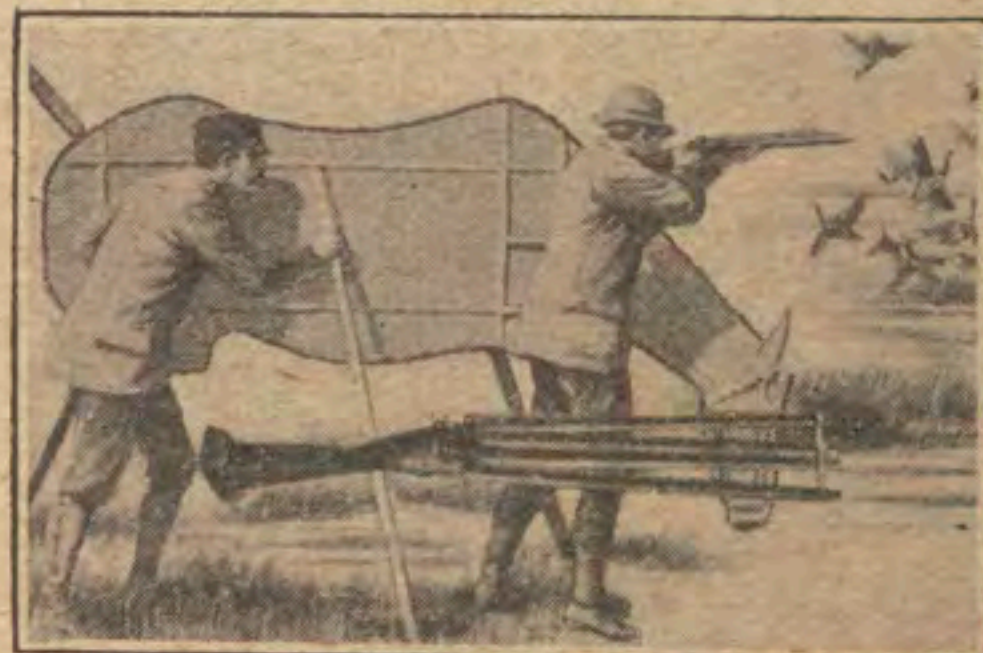
plus remarquables « fusils » de l'état d'Oregon, sera certainement appréciée. Cette invention se compose de deux choses bien distinctes :

En premier lieu, un fusil à 4 canons, dont les éléments proviennent de deux fusils anglais à éléphants vieux de 40 à 50 ans. Deux des canons sont à quatre rayures et les deux autres à cinq.

En second lieu, un panneau abri ayant la forme d'un cheval à l'abreuvoir.

Cette seconde partie vaut largement, au point de vue « humour » la première, car le corps seul du cheval est figuré, ses 4 jambes étant formées de celles des deux personnes dissimulées derrière lui.

Avec son cheval et son fusil, le colonel Hanley, à ce qu'il paraît, descend à chaque coup quadruple de 25 à 125 ca-



Le fusil et le panneau abri du colonel Hanley.

nards sauvages, lorsque ceux-ci se présentent en rangs suffisamment serrés.

Nous sommes loin, on le voit, des coups doubles de nos nemrods. Il est vrai qu'il s'agit de canards!

PAUL LAUNAY.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 26 JANVIER AU 7 FÉVRIER

AVIATION

SAMEDI 31 JANVIER. — Chartres. — L'aviateur Garaix bat le record du monde de la hauteur avec six passagers, montant à 1.850 mètres (ancien record François : 850 mètres).

SAMEDI 31 JANVIER. — Marc Pourpe vole de Louqsor à Assiut.

BOXE

SAMEDI 31 JANVIER. — Wonderland. — Willie Lewis bat Balzac aux points en 20 rounds.

CYCLISME

DIMANCHE 1^{er} FÉVRIER. — Palais des Sports. — Match poursuite (10 kilomètres). Engel rejoint Fogler. Course de 60 kilomètres derrière motocyclistes : 1. Bruni en 51 m. 23 s. 2. Parent à 16 tours, 3. Didier à 17 tours.

Match Kramer-Friol : 1. Kramer. 500 mètres, handicap : 1. Rudi-Russe, 2. Costet. Course scratch : 1. Sergent, 2. Dupuy, 3. Martin.

COURSE A PIED

VENDREDI 30 JANVIER. — Le Grand Prix d'Athlétisme de l'Académie des Sports est remis à Jean Bouin, pour son record de Stockholm (19 kil. 021 m.).

DIMANCHE 1^{er} FÉVRIER. — Lyon. — Le challenge Aycaguer est gagné par Granger (A. S. Lyonnaise) devant Arbid (Mastilia Club) et Malabava (M. C.). Le Mastilia Club prend la première place du classement par équipe.

FOOTBALL-RUGBY

DIMANCHE 1^{er} FÉVRIER, à Colombes. — Le Racing Club de France bat le Stade Français par 33 points à 3. — A Bayonne. — L'Avion Bayonnais bat le Stadoéceste Tarbais par 8 points à 6.

FOOTBALL-ASSOCIATION

DIMANCHE 1^{er} FÉVRIER. — L'Association Sportive Française bat le Club Français par 2 buts à 0.

TIR

VENDREDI 30 JANVIER 1914. — Réunion de la Société l'Assaut au Pistolet (tir aux balles Devillers). — Gagnants des poules : Galand, comtesse Labordère, de Montcabrier (3), Maquet (2), Dr de Sevedavy, Rumeau, 275 balles sur 390 ont touché les adversaires en présence.

COURSING

DIMANCHE 1^{er} FÉVRIER. — Saint-Cloud. — Greyhound. — Poule de Fontenoy : Prix partagé entre White Havana et Great Man à M. de Saint Lièvre. — Bourse de Fontenoy. — Fortune's Wheel à M. R. Trisserne bat Dutiful à Mme Fabens. — Coupe de Fontenoy. Tolstoi à Lord Tweedmouth bat Yquem à Mme P. Lillaz.

HIPPIQUE

DIMANCHE 1^{er} FÉVRIER. — Pau. Grand Prix de Pau (25.000 francs, 4.300 mètres) 1. Phébus (Head) à M. Ch. Liénart; 2. Urbaine; 3. Better. P. M. G. : 14 francs; Pl. : 8 fr. 50, 13 fr. 50, 23 francs. 4^e Prix de la Société des Steeple. (5.000 francs 3.200 mètres) 1. Luttesse (Lespinas) à M. J. Lieux. 1. Aigat (P. Kalley) à M. Gue-tier. 3. Tribune II. — P. M. : G. 132 francs, 12 fr. 50; Pl. : 47 fr. 50, 10 fr., 40 fr. 50.

VOULEZ-VOUS GAGNER UNE AUTOMOBILE ?

Si oui, prenez part à notre Grand Concours du Champion doté de 20.000 fr. de prix. Ce concours, extrêmement simple est ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par un torpédo 10-12 chx. Doriot-Flandrin-Payan.

Voir page III des feuilles de garde le seizième bon.



M. LIÉNART, SON ENTRAINEUR ET SES JOCKEYS

L'écurie Liénart a connu un succès éclatant au cours du meeting de Nice, remportant 154.950 francs de prix. Sur notre photographie, on aperçoit M. Liénart (1), son entraîneur Ch. Carter (2), les jockeys W. Head (3) et Benson (4).

AVANT LA RÉOUVERTURE

PAR RENÉ RIONDET

APRÈS avoir vagabondé dans le Midi, le sport va bientôt faire sa rentrée à Paris : une dizaine de jours nous séparent de la reprise des courses à Auteuil.

Pour les sportsmen ayant effectué les divers déplacements, la période qui vient de s'écouler a dû présenter un attrait irrésistible ; mais, pour ceux qui, comme moi, ont suivi les événements de très loin, il faut avouer que les émotions soulevées par les performances de là-bas n'atteignent pas une intensité bien forte.

Le plus grand intérêt s'était concentré tout entier autour des rivalités de casaque : ce fut d'abord, jusqu'au 1^{er} janvier, la lutte acharnée qui se termina par la victoire de l'écurie James Hennessy, devançant de peu sur la liste des propriétaires gagnants l'écurie Arthur Veil-Picard.

Puis, dès le début de l'année, la compétition reprit ardente, rendue plus intéressante par l'adjonction d'un nouveau compétiteur, M. Ch. Liénart. Dans le lot des dix concurrents du Grand Prix de la Ville de Nice, on comptait trois chevaux à M. James Hennessy, trois à M. Ch. Liénart et deux à M. Arthur Veil-Picard. Si bien que, négligeant l'individualité des performers, on se posait simplement la question de savoir laquelle des trois écuries remporterait la victoire.

Nous voilà loin, évidemment, des temps héroïques, où les hauts faits d'un Lottery excitaient l'enthousiasme des sportsmen anglais, et où nos devanciers éprouvaient un semblable sentiment en face des victoires de notre célèbre Franc Picard. Avec le système actuel, d'après lequel les chevaux courent de plus en plus, et sautent de moins en moins, nous ne sommes pas près de revoir de pareils spécialistes ; si, d'ailleurs, il était possible de les faire revivre, il est infiniment probable qu'ils ne seraient pas capables de décrocher une course à réclamer sur nos hippodromes parsemés d'obstacles de fantaisie.

Quoi qu'il en soit, ce sont les couleurs de M. Liénart qui, dans le Grand Prix de l'autre jour, se sont adjugé la victoire. Et on a été très heureux de voir triompher, à défaut des deux écuries qui, depuis quatre ans, se partageaient les lauriers de cette épreuve, une casaque, pour laquelle ce succès marquait le retour à une période de brillante réussite.

Si le sort était partisan du système égalitaire, c'est un des représentants de M. James Hennessy qui aurait dû prendre la première place. Car, de cette façon, les trois fameuses écuries se trouveraient maintenant au même point sur le palmarès du Grand Prix de Nice.

Après le résultat de cette année, c'est l'écurie Liénart qui se classe au premier rang par ses quatre victoires acquises en 1904 avec Killarney, en 1905 avec Le Matin, en 1908 avec Hamed et en 1914 avec Ma Love.

L'écurie Arthur Veil-Picard vient ensuite avec trois succès, ceux de Blagueur II en 1910, de Cheshire Cat en 1911 et d'Ultimatum en 1913.

Enfin, l'écurie James Hennessy ne compte encore que deux victoires ; celle de Ray Grass en 1912 et de Galafron en 1913. Elle se trouve au même niveau que le comte d'Espous de Paul, dont les couleurs ont triomphé deux années de suite, en 1898 et en 1899, avec la Belle Ferronnière, et que M^{me} Ricotti, dont les représentants, Grakin et Chanoine, ont gagné respectivement en 1902 et 1909.

Mais toutes ces performances intéressantes sont éclipsées complètement par celle du baron Finot, qui s'est adjugé six fois le trophée en question : en 1870 avec Astrolabe, en 1874 et en 1875 avec Nestor II, en 1877 avec Blaviette, en 1878 et en 1880 avec Cap, en 1886 avec Baudres.

Au cours de cette énumération, nous avons été amenés à citer les performers, qui ont réussi deux fois à passer premiers le poteau dans cette épreuve. Ce sont : Nestor II (1874 et 1875), Cap (1878 et 1880), La Belle Ferronnière (1898 et 1899).

À côté de ces trois chevaux, ceux qui ont été le plus près de réussir cet event, ce sont : Blagueur II, premier en 1910 et second en 1911, Ultimatum premier en 1913 et second en 1914.

Pour passer rapidement sur le chapitre des jockeys, nous noterons que le fait de piloter deux vainqueurs du Grand Prix de Nice semble relativement facile : neuf l'ont réussi. Ce sont, dans l'ordre chronologique, Pate (Byron et Nestor II), Hatchett (Cap et Baudres), Newby (Arlay et Chatillon), Stanley (Canada et la Belle Ferronnière), J. Chapman (Killarney et Le Matin), Burgoyne (Dandolo et Hanoï II), R. Sauval (Chanoine et Cheshire Cat), Parfrement (Blagueur II et Ultimatum), Alec Carter (Ray Grass et Galafron). Mais un seul est parvenu à accomplir l'exploit de conduire trois chevaux à la victoire : c'est Rowel, qui a monté Jocko en 1879, Balance en 1881 et Isolina en 1882.

Si nous voulons maintenant envisager le résultat de cette année à un point de vue pratique, nous sommes obligés de prendre pour guide les leçons du passé.

En effet, le cheval qui a triomphé l'autre jour, est un nouveau venu : Ma Love, fils de Saint Damien, avait produit une excellente impression l'an dernier au début de sa carrière de plat de trois ans. Ses deux premières sorties avaient été des victoires acquises dans un très bon style ; mais il avait ensuite échoué dans ses huit tentatives suivantes.

Mis sur les obstacles, il s'était adjugé, lors de sa troisième sortie, un succès brillant sur le parcours de haies à Auteuil. Pour le commencement de sa quatrième année, il venait d'aborder à Nice les gros obstacles, en gagnant facilement un steeple de 3.400 mètres : c'était le prélude de son triomphe dans la grande épreuve.

On voit donc qu'il n'est pas encore confirmé ; mais, à la façon dont il a pris déjà son nouveau métier, il est permis d'espérer qu'il s'affirmera comme une bonne recrue.

Il n'aura, pour cela, qu'à suivre les traces de ses devanciers immédiats ; les deux dead-headers de l'an dernier, Galafron et Ultimatum ont remporté, le premier, la Grande Course de Haies, le second, le Grand Steeple Chase d'Auteuil.

Si l'on remonte plus haut, on constate que Blagueur II, le héros de Nice de 1910, s'est adjugé la Grande Course de Haies en 1910 et le Grand Steeple Chase en 1911.

Le succès de Dandolo à Nice en 1906 est intervenu entre ses deux triomphes dans le Grand Steeple d'Auteuil, le premier datant de 1904, le second de 1908.

Gratin, vainqueur à Nice en 1902, a gagné, de façon plutôt heureuse, il est vrai, le Grand Steeple de la même année, dans lequel Verdi est tombé à la rivière du huit.

Enfin Baudres, avant son succès de Nice de 1886, s'était adjugé la Grande Course de Haies de 1884.

Tels sont les précédents les plus favorables qu'il est possible d'invoquer en faveur du cheval de M. Liénart.

RENÉ RIONDET.

Il fallait s'y attendre : c'était le procédé de la jeunesse, dépensant sa splendeur et son excellence en bonds désordonnés et en attaques furieuses, écrasant la résistance par l'épanouissement sans limite de sa force et de son désir.

Sandel était rentré et sorti, ici, là, partout, léger de pied, emballé de cœur, merveille vivante de tissus et de muscles. Il ressemblait à quelque chose d'éblouissant... à une navette qui, sur une machine, sautillait et vole de mouvement en mouvement, effectuant mille mouvements. Et le tout s'unissait dans le but de détruire Tom King qui se trouvait entre lui et la fortune. Mais ce dernier, qui connaissait son métier, endurait tout avec patience, car maintenant rien ne pouvait le surprendre. Il se disait qu'il n'y avait rien à faire, avant que l'autre n'eût perdu un peu de sa haute pression, et il souriait avec malice, se baissant délibérément pour encaisser un coup sur le crâne. C'était méchant, mais permis dans les règles, car un homme est censé s'occuper de ses propres doigts, et s'il tient absolument à frapper sur le haut du crâne de son adversaire, c'est son affaire. King aurait pu se baisser un peu plus et laisser passer le coup ; mais il se souvenait de ses premiers combats et du premier jour où il s'était cassé un doigt sur le crâne du Welsh Terror. Il ne faisait que jouer le jeu. Cette tête baissée avait réglé le compte d'un doigt de Sandel. Ce dernier n'y ferait pas attention sur le moment, mais plus tard, quand les longs combats du ring commenceraient à produire leur effet, il regretterait ce doigt, et se souviendrait de l'avoir cassé sur la tête de Tom King.

Le premier round fut tout à l'avantage de Sandel, et le public hurlait de ses attaques foudroyantes. Il submergeait King sous de véritables avalanches de punches, et King ne faisait rien. Il ne donnait aucun coup, se contentant, pour éviter la correction, de se couvrir, de se bloquer, d'esquiver et de clincher. De temps en temps il feintait, et il secouait la tête quand un punch rentrait de tout son poids ; il se déplaçait lourdement, ne sautant, ne bondissant jamais, et ne gâchant jamais une once de sa force. Il fallait que Sandel perdît un peu de sa furie avant qu'il pût oser une riposte. Les mouvements de King étaient lents et méthodiques, son regard paresseux, ses paupières lourdes lui donnaient un air à moitié endormi ou abruti ; rien cependant ne lui échappait, car vingt années de ring lui avaient appris à tout voir, et ses yeux ne clignaient jamais devant un coup, mais voyaient froidement et mesuraient les distances.

Assis dans son coin, pendant la minute de repos, il se renversa en arrière, les bras écartés le long des cordes, sa poitrine et son abdomen se soulevant profondément pendant qu'il aspirait avidement l'air envoyé par les serviettes de ses seconds. Les yeux clos, il écoutait les réflexions du public : « Pourquoi que tu ne te bas pas ? T'en as pas peur, des fois ? »

— Il est raide comme un piquet, entendit-il dire par quelqu'un au premier rang. Il ne peut pas bouger plus vite. Deux contre un, Sandel, en livres.

Le gong sonna, et les deux hommes quittèrent leurs coins. Sandel, impatient de recommencer, avança bien des trois quarts de la distance, mais King se contenta d'avancer de peu. C'était dans sa politique d'économie. Il n'était pas bien entraîné, il n'avait pas eu assez à manger, chaque pas comptait, et il avait, par dessus le marché, deux kilomètres et demi dans les jambes. Ce fut une répétition du premier round, Sandel attaquant en coup de vent, et le public indigné demandant pourquoi King ne se battait pas. En dehors de quelques feintes, de quelques coups lents et sans effet, il ne faisait que bloquer, esquiver ou clincher. Sandel voulait un combat en vitesse, tandis que King, avec sagesse, refusait de le livrer. On voyait, sur sa dure face de vieux combattant, une expression où la malice se mélangeait étrangement à une souffrance pathétique, et il continuait de ménager ses forces avec une ténacité dont la vieillesse seule est capable. Sandel était la jeunesse qui dépense sa force avec l'abandon qu'elle seule peut connaître. King possédait la tactique du ring et la science acquise dans les nombreux combats qu'il avait livrés, et il observait avec calme, se déplaçant lentement, et attendait que Sandel eût perdu un peu de son brio. Il semblait absolument surclassé à la majorité des spectateurs, qui donnaient cours à leur opinion par des offres de trois contre un sur Sandel. Seuls quelques vieux connaisseurs, qui avaient vu le King d'autrefois, mettaient sur lui un argent qu'ils comptaient facilement gagner.

Le troisième round commença comme les autres, Sandel menant et infligeant au vieux une correction terrible. Une demi-minute s'était écoulée quand Sandel, devenu trop confiant, laissa une ouverture. Un éclair brilla dans les yeux de King, et son droit rentra comme un coup de foudre. C'était le premier véritable coup qu'il donnait : un crochet, le bras tourné pour le rendre rigide, et avec tout le poids du corps pivotant d'un demi-tour. On aurait dit le rapide coup de patte d'un lion somnolent, et Sandel, touché sur le côté de la mâchoire, s'écroula comme un bœuf abattu. Les spectateurs retenaient leur haleine ou murmuraient ahuris. Cet homme n'était pas raide quand même et savait porter des coups comme un marteau pilon.

Sandel était ébranlé. Il roula sur le ventre et essaya de se relever ; mais il fut retenu par les appels de ses soigneurs, qui lui crièrent de prendre les neuf secondes à terre. Il se mit sur un genou, prêt à se lever, pendant que l'arbitre lui criait les secondes à l'oreille ; à la neuvième, il se leva, se mettant en position de combat, et Tom King connut le regret que le coup n'eût pas porté deux centimètres plus près de la pointe de la mâchoire. C'eût été le knock-out, et il aurait pu aller retrouver sa bourgeoise et ses mioches avec les six billets dans la poche.

Le round continua jusqu'à la fin des trois minutes, Sandel respectant son adversaire, pour la première fois ; King comme auparavant, se déplaçant lentement et l'œil morne. Vers la fin du round, King, informé du fait

par la vue des seconds prêts à sauter sur le ring, attira petit à petit Sandel dans son coin, et au son du gong, il s'assit immédiatement sur son tabouret, tandis que son adversaire devait traverser le ring en diagonale. C'était une petite chose, mais c'est l'addition des petites choses qui compte. Sandel était forcé de faire autant de pas de plus, de dépenser autant d'énergie, de perdre une partie de la précieuse minute de repos. Au commencement de chaque round, King se levait avec lenteur et forçait son adversaire à parcourir la plus grande distance ; à la fin de chaque round, il amenait le combat dans son coin, pour pouvoir s'asseoir immédiatement.

Deux autres rounds se passèrent, pendant lesquels King réduisit son effort au minimum, tandis que Sandel faisait des prodiges. Le désir de ce dernier de forcer au combat en vitesse gênait King ; car un assez grand pourcentage de coups rentrait. Il persistait pourtant dans sa tactique de lenteur, malgré les cris poussés par des têtes échauffées d'y aller et de se battre. Au sixième round, Sandel manqua encore de prudence et encaissa de nouveau sur la mâchoire ce droit terrible qui lui fit prendre les neuf secondes à terre.

Au septième round, Sandel avait perdu le meilleur de sa forme, et il se mit alors au travail pour livrer le combat qu'il savait devoir être le plus terrible de sa carrière. Tom King était bien un vieux, mais un vieux comme il n'en avait jamais rencontré, qui ne perdait jamais la tête, qui était remarquablement

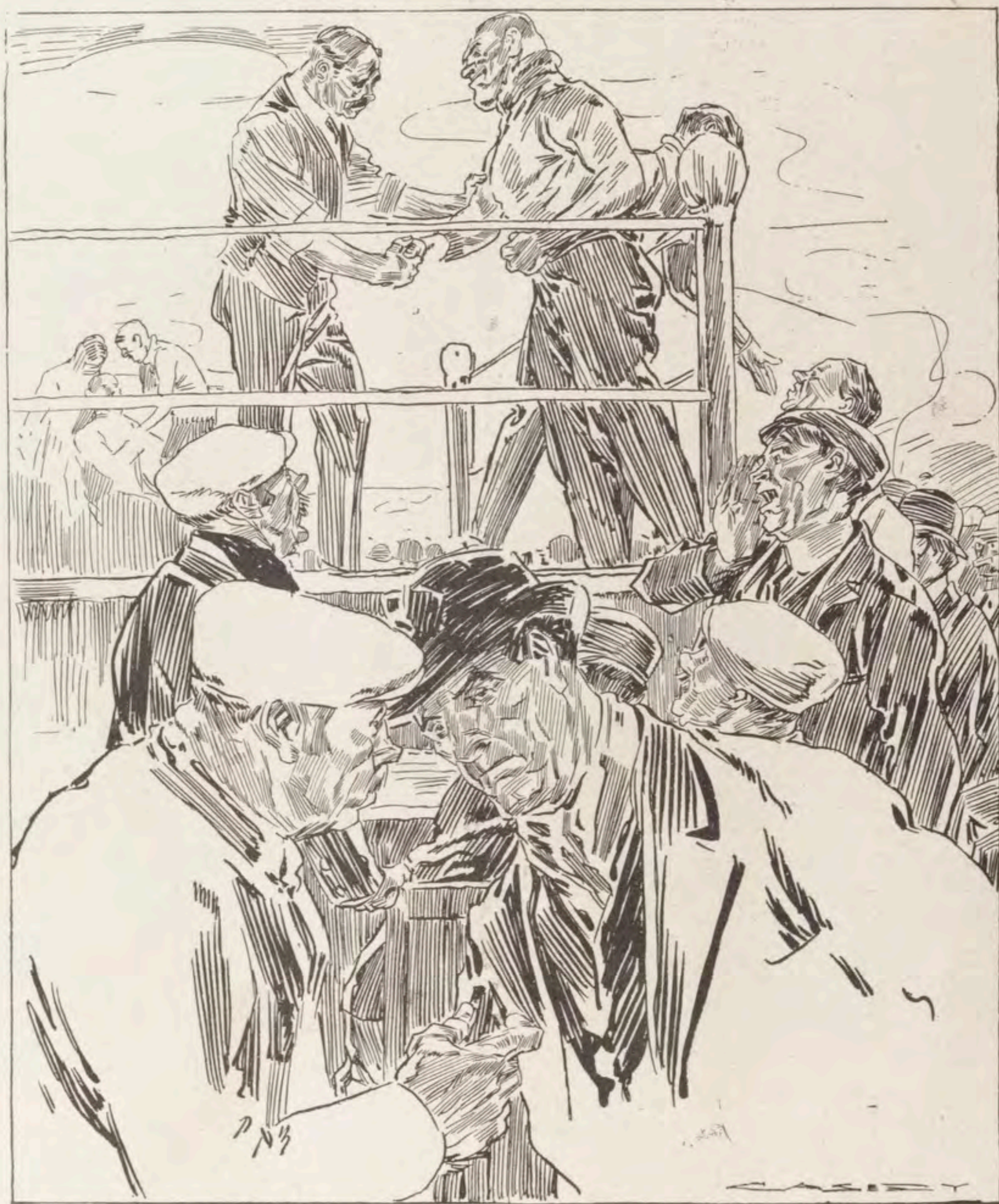
fort dans la défense, dont les coups ressemblaient à ceux d'une massue, et qui tenait un knock-out dans chaque main. Néanmoins King, qui pensait continuellement à ses doigts mutilés, n'osait frapper que rarement et seulement à coup sûr. Assis dans son coin, et regardant son adversaire, l'idée lui vint que son savoir, réuni à la jeunesse de Sandel, formerait un champion du monde. Mais voilà ! Sandel ne serait jamais champion du monde, car il lui manquait la science, et la seule façon de l'acquiescer était de la payer de sa jeunesse ; mais quand il l'aurait acquise cette dernière serait passée.

King se servait de tous les moyens qu'il connaissait. Il ne laissait jamais échapper l'occasion d'entrer en clinch, et en y allant, il rentrait son épaule de toute sa force dans les côtes ; dans la philosophie du ring, un coup d'épaule vaut un punch en tant que résultat, et vaut bien mieux en tant que force dépensée. Dans les clinches, il appuyait de tout son poids sur son adversaire, et ne le lâchait que de mauvais gré, ce qui provoquait l'intervention de l'arbitre qui les arrachait l'un à l'autre, aidé par Sandel, qui n'avait pas encore appris à se reposer. Il ne pouvait s'empêcher de se servir de ses bras splendides, de ses muscles merveilleux, et quand l'autre se jetait dans le clinch, frappant les côtes avec l'épaule, et passant la tête sous le bras gauche de Sandel, celui-ci lançait toujours son poing droit derrière lui et dans la figure de King.

(A suivre).

JACK LONDON.

(Illustrations de Casey.)



L'arbitre Jack Ball aide un boxeur à la corde, qui n'était pas monté sur le ring comme combattant depuis dix ans.